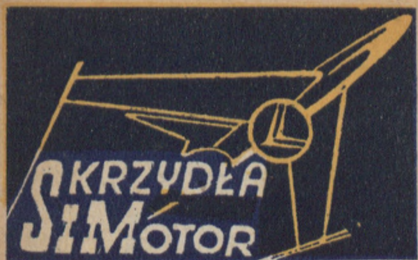






Naszym skrzydłom do lotu nie trzeba
zawieruchy ni gromów na niebie,
bo dla wszystkich wystarczy dziś nieba,
jeśli nikt go nie zechce dla siebie.
I dlatego wśród chmur i obłoków,
śmigłym lotem tnąc zamęt i wir,
nasze skrzydła piszą słowo: pokój,
tak jak bratnie piszą słowo: mir





SP-101

WARSZAWA  ROK WYDANIA VIII  5 KWIETNIA 1953  NR 14 (354)  CENA 70 GR

Na naszym kursie

Przez 6 dni, począwszy od 22 marca Wiedeń stał się miastem młodzieży. W dniach tych obradowała w stolicy Austrii Międzynarodowa Konferencja w Obronie Praw Młodzieży. Zjechali się tu przedstawiciele młodzieży z różnych krajów: ze Związku Radzieckiego i Anglii, z Vietnamu i Francji, z Chin i Japonii, ze Złotego Wybrzeża i Belgii. Zgromadzona młodzież, bez względu na swoje przekonania polityczne i religijne, kolor skóry i płeć, wspólnie, solidarnie i po bratersku obradowała nad sposobami i formami walki o swe podstawowe i najelementarniejsze prawa: prawa do pracy, prawo młodzieży do równiej płacy za równą pracę, prawo młodzieży do posiadania swoich organizacji. Właśnie tu, w Wiedniu, przedstawiciele młodzieży państw kapitalistycznych, kolonialnych i zależnych — wspólnie z wolną młodzieżą Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej, mówiąc o walce o swe prawa, mówili o konieczności wzmożenia walki o pokój.

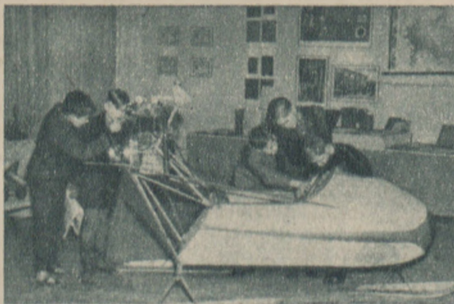
Młodzież w państwach kapitalistycznych zamiast prawa do pracy ma jedynie zagwarantowane... prawo do bezrobocia. W Indiach jest ponad 30 milionów bezrobotnej młodzieży wiejskiej, w Stanach Zjednoczonych — 3 miliony bezrobotnych i 10 milionów robotników o niepełnym zatrudnieniu, w Japonii — ponad 20 milionów bezrobotnych. W takich tylko państwach kapitalistycznych jak USA, Anglia, Belgia i Włochy młodzież za tą samą pracę co dorośli otrzymuje wynagrodzenie o 30 do 50 procent mniejszą.

Lecz opór i walka bratniej nam młodzieży nie gaśnie, a wręcz przeciwnie — wzrasta i krzepnie. W walce tej olbrzymią pomocą służy przykład rozwoju i wspaniałego rozkwitu młodzieży państw obozu pokoju, wskazujący możliwość zdobycia przez młodzież całego świata pełni praw. W walce tej młodzież całego świata odczuwa głęboką więź z młodzieżą obozu pokoju, a w tej liczbie i z młodzieżą polską. Wyrazem tego było między innymi to, że młodzież polska brała na konferencji udział we wszystkich komisjach. Między innymi w komisji sportowej uczestniczyła nasza delegatka, dobrze znana polskim szybownikom, pilot Lucyna Wlazło.

Wyrazem głębokiej więzi z młodzieżą całego świata walczącą o swe prawa, o zapewnienie i utrwalenie pokoju, wyrazem patriotyzmu i wdzięczności dla naszej Polski Ludowej, musi stać się jeszcze lepsza, jeszcze wydajniejsza i wytrwalsza praca na wszystkich odcinkach naszego lotnictwa sportowego. Rozpoczęcie z dniem 1 kwietnia letniego okresu szkoleniowo - treningowego musi nas wszystkich zmobilizować do osiągnięcia jeszcze lepszych wyników niż w roku ubiegłym oraz do przekroczenia planów roku bieżącego.



Z LOTU PTAKA



Przed wystawą prac młodych techników. Pięknie wykonane sanie silnikowe w Pałacu Młodzieży w Stalinogrodzie. Sanie wyposażone są w silnik lotniczy i śmigło pchające. Foto: Koszewski — LL



Absolwenci Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych przy Zasadniczej Szkole Zawodowej w Poznaniu. Już wkrótce pójdą na szkolenie praktyczne do Aeroklubów LL.



W dniu 21 marca br. Oddział Miejski LL w Sosnowcu i redakcja „Skrzydła i Motor" zorganizowały wieczorek lotniczy. Powyżej uczestnicy od lewej: piloci Makowska, Rawicz i Franke. Foto: Koszewski — LL



Jedną z atrakcji wieczorku lotniczego w Sosnowcu był występ zespołu harmonistów z huty Milowice. Harmoniści, członkowie Ligi Lotniczej, wykonali marsz pod tytułem „Skrzydła i Motor". Foto: Koszewski — LL



W dniu 18 stycznia br. odbyły się w Gottwaldowie w Czechosłowacji wielkie zimowe zawody organizowane przez SVAZARM. Powyżej fragment ze startu modeli silnikowych. Foto: „Kridla Vlasti"



Szybownictwo węgierskie wzbogaciło się o nowy szybowiec. Jest nim „Ilusag". Szybowiec ten charakteryzuje się brakiem płozy, zamiast której ma dwa kółka do startu i lądowania. Foto: „Repüles".



Radzieccy skoczkowie spadochronowi, członkowie Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa gotują się do wykonania skoku grupowego. Spadochroniarze ZSRR stale odnoszą sukcesy w skokach zespołowych.

GODNI NAŚLADOWANIA

Bielsko-Bialski Aeroklub Ligi Lotniczej ma nie tylko dobrych pilotów szybowcowych i silnikowych, nie tylko doświadczonego, energicznego kierownika wyszkolenia, którym jest Tadeusz Góra, nie tylko wyróżnia się bardzo dobrze zorganizowaną pracą kolektywną w zakresie szkolenia i popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa Bielska-Białej i okolic. Aeroklub ten ma — doskonałych mechaników.

O nich, tych częstokroć nieuzauważanych w wielu lotniczych reportażach i skromnych, a jakże niezbędnych dla lotnictwa ludziach, pragnę parę słów napisać. Mowa tu będzie wprawdzie tylko o mechanikach Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, ale pisząc o nich, mam także na myśli rzesze innych mechaników lotniczych, z takim umiłowaniem podchodzących do swej pracy i tak ofiarnie spełniających swe obowiązki.

A więc — zacznę chyba od tego, że przechodząc przez hangar Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, zwróciłem uwagę na dwóch ludzi w kombinezonach, coś zapamiętale majstrujących przy najnowszego typu wyciągarce „Herkules". Zbliżyłem się do nich i zacząłem się przypatrywać. Omawiali jeszcze raz, jak się okazało, zrealizowany pomysł racjonalizatorski, polegający na przedłużeniu rur ssących wyciągarki.

— Przedtem — wyjaśnił **Franciszek Matuszek**, starszy technik i szef mechaników klubu — nasze „Herkulesy" zapalały się przy przelewaniu gaźników. Taką już miały wadę, a teraz proszę popatrzeć, już nie będzie więcej tego, rury ssące mają przedłużenia na zewnątrz. Myślimy teraz, że dobrze byłoby przedłużyć je jeszcze o parę centymetrów...

Pytam czyj to pomysł racjonalizacji, bez wątpienia cennej.

— No, nic takiego, kombinowałem nad tym już od dawna, wreszcie dokładnie opracowałem pomysł i wykonaliśmy go w praktyce razem z tym oto kolegą, **Marianem Wędzlem** — tu Matuszek, ogromny, masywnie zbudowany 40-letni mężczyzna wskazał na swego towarzysza, młodego mechanika wyciągarkowego. — Nad wykonaniem pomysłu pracowaliśmy we dwóch przez trzy dni — dodaje.

Oto — mamy już pierwszych dwóch „ludzi przyziemia" Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Jeden — to stary, doskonały fachowiec, pracujący w swym zawodzie mechanika lotniczego już 19 lat. Obsługiwał kilkadziesiąt różnych typów samolotów, nabywając przez ten czas ogromnego zasobu doświadczenia, które przekazuje teraz młodszym. Drugi — zaczął pracować w roku 1950 jako pomocnik mechanika w tutejszym aeroklubie. W drodze awansu wysłany został przez klub na kurs mechaników wyciągarkowych, który ukończył z wynikiem bardzo dobrym. Następnie skierowany został na kurs mechaników osprzętu, który... również ukończył z samymi piątkami.

— Bardzo cenię swój zawód i wykonuję go z zamiłowaniem — oświadczył Marian pod koniec rozmowy. — Mam teraz 19 lat. Będę dalej się uczył, nie poprzestanę na tym. Aha, a jeśli macie czas, to wam coś jeszcze pokażę.

Poszliśmy w kąt hangaru. Stał tam terenowy motocykl z jakimś dużej wielkości bębnem przymocowanym z tyłu.

— To jest ściągarka do samoczynnego ściągania linki z wyciągarki — wyjaśnił mi młody racjonalizator. — Kosztowało tylko trochę zachodu, a korzyści — moc. Wciąż myślałem jak oszczędzić siły chłopców, marnujących energię na bieganie po lotnisku z linką, aż wreszcie wymyśliłem. Teraz linkę ściąga do szybowca ta oto maszynka...

Zetempowiec Wędzel, poza swą pracą mechanika wyciągarkowego i osprzętu, pracuje również z zamiłowaniem przy wykonywaniu modeli samolotów. Razem z **Karolem Kocieszem**, kierowcą samochodowym klubu (ten zaczyna właśnie szkolenie w pilotażu silnikowym), wykonali już sporo modeli, wśród których są i z napędem elektrycznym. Modele te przeznaczają jako pomoc naukową dla powstającej przy aeroklubie modelarni lotniczej.

Wracając od ściągarki spotkałem nagle starego znajomego. **Franciszek Kępka**, obecnie technik lotniczy w aeroklubie, ma za sobą niezmiernie bogatą przeszłość. Wystarczy, gdy się powie, że jest on jednocześnie doskonałym pilotem szybowcowym i instruktorem (lata od 1928 roku), mistrzem mechanikiem samochodowym, instalatorem elektrycznym, wytrawnym kierowcą samochodowym i motocyklowym oraz byłym mistrzem kraju w jeździe na żużlu. Tu, w aeroklubie Bielsko-Bialskim, Kępka wykonał kilka prac racjonalizatorskich, które wskazały nań jako na wybitnego fachowca i wszechstronnie uzdolnionego człowieka. Między innymi — jest on wykonawcą drewnianych tulei do piast śmigieł, umożliwiających zastosowanie pewnego typu śmigieł do określonego typu samolotów, sporządził specjalne ściągacze do piast silników (przedtem nikt ich nie ściągał), oraz autorem projektu uszczelnienia głowicy silnika w samochodzie „Star" przez zastosowanie śrub dociskających głowicę.

Na Kępce wcale nie koniec, jeśli chodzi o zdolnych i pracowitych ludzi z personelu technicznego klubu. Za jednego z najlepszych, najsumienniejszych pracowników klubu koledzy uważają **Stanisława Guzdka**, 28-letniego starszego mechanika klubu. Ostatnio Guzdek, w drodze awansu społecznego i za duże zasługi oraz fachowość w pracy, skierowany został przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej na stanowisko szefa technicznego w innej jednostce organizacyjnej Ligi Lotniczej.

— Nie mogę żyć z dala od samolotu — mówi żartobliwie, ale jednocześnie z nutą prawdy w głosie. — Pracowałem przedtem w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym jako mechanik, ale tam miałem mało styczności z samolotami. Dlatego też poprosiłem o przeniesienie mnie do aeroklubu. Tu są samoloty. Wśród nich czuję się w swoim żywiole.



Silnik pracuje na małych obrotach. Mechanik troskliwie zagląda do kabiny i po chwili pilot aeroklubu LL wystartuje do lotu treningowego.
Foto: Koszewski — LL

Mówiąc o wszystkich, trzeba w Bielsko-Bialskim Aeroklubie Ligi Lotniczej koniecznie wspomnieć jeszcze o stolarzu **Pawle Kuczerze**, który ma w opiece szybowce, o starszym mechaniku **Leopoldzie Kubaczce** — dobrym fachowcu i miłośniku swego zawodu, o mechaniku **Janie Kobieli** i pomocniku mechanika **Józefie Kobieli**, o 18-letnim mechaniku **Zbigniewie Kiełbiu**, który jeszcze niedawno był pomocnikiem mechanika, o pomocniku mechanika **Wilhelmie Paszku**, który szykuje się do egzaminu na mechanika i o **Karolu Klimce**, kierowcy samochodowemu aeroklubu, który przejechał już 18.000 kilometrów bez żadnego defektu.

Tacy są ludzie z personelu technicznego Bielsko-Bialskiego ALL. Bije z nich entuzjazm w wykonywaniu ukochanej pracy, cechuje ich wyraźnie widoczna pomysłowość, energia, zaradność. Wielu spośród nich — to uzdolnieni racjonalizatorzy. A wszyscy młodzi — ZMP-owcy.

Ceniąc w pierwszym rzędzie pracę zespołową, ludzie ci np. potrafili szybko i dokładnie przeprowadzić zmianę silników w samolotach klubowych, co do tej pory robiły wyłącznie warsztaty okręgowe, wykonali średni remont kilku samolotów, opracowali niezwykle proste w budowie i pomysłowe stoliki do narzędzi. Gdy w samochodach popsuły się wałki liczników, natychmiast usunięto „awarię" przez zastosowanie zamiast wałków — napędu ze skasowanych obrotomierzy od samolotów. Zracjonalizowano nawet... miotłę do zamiatania hangaru, robiąc z trzech małych jedną, dużą, skuteczniejszą znacznie w użyciu.

Przykładem ofiarności zaświecili — **Paszek i Gąsior**, doprowadzając do stanu użytkowności samochód-cysternę, przez oczyszczenie jej od wewnątrz z korozji. Pracowali w maskach, w warunkach niezwykle ciężkich...

Ludzie skromni, pracowici, entuzjaści swego zaszczytnego zawodu.

Oddając dla lotnictwa swe zdolności, ludzie ci — w przyplamionych smarami kombinezonach — godni są głębokiego uznania. To kadra, bez której lotnictwo nie mogło by istnieć.

Takimi chlubi się Aeroklub, z takich dumna jest Ludowa Ojczyzna.

JERZY ZARĘBSKI

PODWÓJMY NASZĄ ENERGIĘ I WYSIŁKI W WALCE O PRODUKCJĘ, O PLAN 6-LETNI, O POKÓJ, O SOCJALIZM!

Warsztaty szybowcowe w niczym nie przypominają znanych wytwórni np. parowozów czy samochodów. Natomiast podobnie, jak i wszystkie fabryki, kopalnie i huty w Polsce Ludowej warsztaty szybowcowe mają wspólną cechę: znajdują się w nich ofiarni, dzielni ludzie, oddani całym sercem swojemu ukochanemu zawodowi, swojej codziennej, niejednokrotnie ciężkiej, ale radosnej i zwycięskiej pracy.

*

— Mam 24 lata. Jestem najmłodszym brygadzistą w naszych warsztatach — mówi o sobie **Henryk Śliwa** pracujący przy głównych okuciach skrzydeł „Bociana". Oprócz okuć do Śliwy należy skomplikowana w wykonaniu limuzyna (osłona kabiny) naszej pierwszej powojennej dwumiejscówki. Zresztą limuzyna to jeszcze „detal", ale okucia? Przecież okucia dźwigarów to główny kręgosłup skrzydeł, to — bezpieczeństwo załogi! Dużą sumiennością w pracy musi wykazywać się człowiek, który bierze na siebie odpowiedzialność za wykonanie tak ważnego elementu. Dużym zaufaniem musi się cieszyć młody zetempowiec Śliwa pracujący jako brygadzista od roku 1952. O tym, że zasługuje na zaufanie, mogą powiedzieć kontrolerzy produkcji i konstruktorzy oraz członkowie jego brygady, która wykonuje obecnie normę pracy w 140%.

Jeśli któryś z naszych Czytelników będzie wkrótce latać na „Bocianie", proszę nie zapomnieć, że główne okucia skrzydeł wykonał Henryk Śliwa, przodownik pracy.

*

„Bocian" w odróżnieniu od innych szybowców tego typu, ma stosunkowo nie dużo wręg w kadłubie, ale wykonanie tych wręg to nie „zwykła" stolarska robota. O wręgach opowiada nam **Stefan Przydanek**, stolarz w OWS Nr. 2 Jak trafił do warsztatów? Po prostu przez szybownictwo. Jest bowiem instruktorem szybowcowym II stopnia. W związku z chorobą serca nie może

W ZWIĄZKU Z NOWYMI „BOCIANAMI"

O oblataniu pierwszego seryjnego „Bociana" — SZD-9 pisaliśmy w poprzednim numerze SIM-u. Wspomnieliśmy również o tym, między innymi, że „Bociany" produkowane są w Okręgowych Warsztatach Szybowcowych Nr. 2 Poniżej zamieszczamy krótkie migawki z tych właśnie warsztatów, gdzie powstają nowiutkie doskonałe dwumiejscowe szybowce — chluba naszego szybownictwa.

na razie latać, ale od szybownictwa trudno mu się oderwać. Tutaj pracuje od roku 1947. Z początku robił przy kadłubach „Salamander", a obecnie właśnie wykonuje piękne, owalne wręgi do „Bociana". W roku 1952 zajął II miejsce we współzawodnictwie pracy, uprzednio zajmował kilkakrotnie III i dwa razy I miejsce.

Przydanek żywo interesuje się współzawodnictwem w warsztatach, mówi, że nie stoi ono jeszcze na odpowiednim poziomie, proponował kierownictwu pewne poprawki, ale minęły jakoś bez echa.

Gdy zapytuję o pomysły racjonalizatorskie, zdradza mi ciekawy sposób wycinania otworów przy klejeniu podczas seryjnej produkcji, ale pomysłu nie zgłaszał, uważa to za „drobiazg".

*

Patrząc na „Bociana" wydaje się, że mało w nim jest części metalowych. Dopiero gdy widzi się szybowiec „w negliżu", to jest w szkielecie, widać różne okucia, cięgna, prowadnice, które muszą być wykonane z wielką precyzją, aby mogły dobrze spełniać swoje zadanie.

W ślusarni przy partii centralnej „Bociana" zastaję brygadzistę **Czesława Oracza**, 29-letniego zetempowca, który zajął III miejsce we współzawodnictwie.

Oracz w latach ubiegłych, a pracuje od 1947 roku, stale znajdował się w pierwszej trójce najlepszych. Pracuje tutaj razem ze swoim ojcem - stolarzem. Twierdzi, że współzawodnictwo słabo jest jeszcze zorganizowane. Wymienia elementy szybowca powierzone pieczy jemu i jego brygadzie. Podziwiam czystość ich wykonania. To przecież nie tylko dlatego, że jakość jest punktowana, Oracz dokłada wszelkich starań w pracy, to przecież dlatego, że czuje współodpowiedzialność za każdą wykonaną część szybowca, na którym latać będą ludzie, najcenniejszy skarb naszego narodu.

Moi rozmówcy bardzo się spieszą, nie mogą zbyt długo w czasie pracy rozmawiać. Terminy muszą być dotrzymane. Aerokluby czekają na nowe szybowce!

*



Henryk Śliwa



Stefan Przydanek



Czesław Oracz

Właściwie wizyta moja w OWS Nr. 2 zakończona, ale dla porządku spoglądam na tablicę współzawodnictwa, wywieszoną na honorowym miejscu. Jest marzec 1953 roku. A co widzę? Na tablicy wypisane są „ostatnie" wyniki z III kwartału 1952 roku (!)

Rację więc miał Przydanek, rację miał Oracz, że tutaj współzawodnictwo kuleje. Przecież osiągnięcia pracowników trzeba popularyzować, przecież — **przodowników pracy trzeba odznaczać.** Wydaje mi się, że sprawę zarówno współzawodnictwa jak i odznaczeń dla przodowników, kierownictwo OWS Nr. 2 pozostawiło „na później", myśląc przede wszystkim o produkcji sprzętu. Wydaje mi się, że kierownictwo OWS Nr. 2 powinno natychmiast naprawić błędy i jak najszybciej zobaczyć własnych przodowników odznaczonych uroczyście wobec całej załogi. A to pozostaje w ścisłym związku — z nowymi „Bocianami"...

PAWEŁ ELSZTEIN

WIEJSCY PIONIERZY LIGI LOTNICZEJ

Leniwie płynąca rzeka rozdziela dwie sąsiednie wsie: Regimin i Lekowo. Nie różnią się one wiele od siebie; takie same domy i zabudowania gospodarskie. Podobnie i młodzież tych wsi dużo ma wspólnych cech i zainteresowań; między innymi zauważamy je w fakcie zorganizowania wspólnego koła Ligi Lotniczej, którego zebrania odbywają się w regimińskiej świetlicy.

Miejscowa świetliczanka kol. Krystyna Zielińska chętnie opowiada nam o tym wiejskim kole LL, które istnieje już od roku 1951, nosi numer 463 i... czuje się trochę zagubione z daleka od Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej.

— W powiecie ciechanowskim, do którego należymy — mówi kol. Krystyna — nie ma oddziału Ligi Lotniczej, a Zarząd Powiatowy ZMP mimo naszych próśb nie interesuje się kołem zupełnie. Jesteśmy zdani na własną inicjatywę i bezpośrednią pomoc Zarządu Okręgowego. Ja, oczywiście jestem członkiem koła LL. Dużo więcej jednak powie Wam o naszym kole jego przewodniczący kol. Eugeniusz Przybyłkowski, który jest inicjatorem i duszą całej naszej pracy lotniczej — wskazała na smukłą postać młodzieńca stojącego wśród swoich rówieśników.

Kol. Przybyłkowski z nieco zażenowanym uśmiechem odpowiada na moje pytania.

(dokończenie na str. 220)



KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

Tak, jak z każdym dniem coraz więcej promieni wiosennego słońca wpada przez okna do redakcji SiM-u, tak też coraz więcej słów pełnych zapału i młodzieńczego entuzjazmu przynoszą codzienne listy naszych pilotów — korespondentów klubowych. Słowa są pełne radości, bo radosne są wiadomości zawarte w listach. Mówią one o sprawach najbardziej w tej chwili aktualnych dla każdego kto ma serce lotnika — o ostatnich przygotowaniach i o rozpoczęciu sezonu lotnego w klubach. Zbyt dużo jest tej korespondencji, byśmy mogli w pełnym brzmieniu zamieścić ją na naszych łamach, dzielimy się więc z Czytelnikami SiM-u krótkim przeglądem wiadomości najciekawszych.

„W sobotę rozpoczynamy loty!“ — pisze nam kol. **A. Pawłowska z Częstochowy** w obszernej korespondencji poświęconej ostatnim pracom przygotowawczym klubu przed rozpoczęciem sezonu. Przygotowania te szły początkowo opornie, kierownictwo klubu nie potrafiło nadać im odpowiedniego rytmu. Dopiero nowy instruktor szybowcowy — młody absolwent CWIS Jakubowski, który zasilił niedawno kadrę aeroklubu, wniósł w prowadzone zajęcia więcej życia. Ukończono sprawnie i z dobrymi wynikami teoretyczne kursy doskonalące dla pilotów, przeprowadzono również przy współudziale członków klubu kursy wstępnych wiadomości lotniczych dla przyszłych adeptów sztuki latania i dzisiaj aeroklub jest gotowy do startu. (442).

Podobną gotowość sygnalizuje z **Aeroklubu Kieleckiego** korespondent **Mieczysław Polit.** Piloci tego klubu postawili sobie za cel zimowych prac przed sezonem jak najstaranniejsze przygotowanie się teoretyczne i wydoskonalenie posiadanych wiadomości, żeby latem móc bez trudności czynić postępy w wyszkoleniu praktycznym. Spośród licznych uczestników przeprowadzonych kursów, wyróżnili się szczególnie dobrymi wynikami Jolanta Milińska i Eugeniusz Borek — oboje piloci szybowcowi III stopnia. (566).

„Aeroklub Olsztyński ocknął się ze snu zimowego trochę za późno“ — donosi korespondent **Romuald Kiliszek** z Olsztyna. Dopiero w dniu 15 lutego na zebraniu klubu postanowiono zorganizować teoretyczny kurs doskonalący. Zwłokę organizatorów wyrównali jednak uczestnicy szkolenia. Dla przyspieszenia terminu egzaminów obowiązujących przed rozpoczęciem sezonu, „spragnieni latania piloci“ zobowiązali się uczęszczać na zajęcia trzy razy w tygodniu. Pozwoliło to na przeprowadzenie w ciągu jednego miesiąca około 60 godzin wykładów, a tym samym wydatnie skróciło termin rozpoczęcia lotów. (532).

W Bielsku natomiast przygotowania do sezonu miały przebieg jak najbardziej sprężysty. Zapewnia nas o tym w swej korespondencji kol. „LUZ“ (nazwisko znane redakcji). Specjalną troską kierownictwo klubu i kadra instruktorska, przy współudziale bardziej zaawansowanych pilotów, otoczyli swych przyszłych kolegów — kandydatów na szkolenie lotnicze w bieżącym roku. Na starannie przygotowanych i dobrze przeprowadzonych kursach, które trwały cztery miesiące, uczestnicy nabyli wszystkie potrzebne im do rozpoczęcia praktycznych lotów wiadomości. Że materiał opanowali w pełni i najzupełniej zadawalająco wykazały egzaminy, odbyte już w dniach 19, 23 i 24 lutego. Pilnością uczęszczania na wykłady i osiągniętymi postępami w nauce wyróżnili się Stanisław Jurzak, Jan Barzyk, Leszek Łuniewski i Józef Kwaśny — z grupy popołudniowej oraz Pietrzykowski, Talaga, Kowalewski, Słowik i inni — z grupy przedpołudniowej. Godny podkreślenia i pochwały jest fakt, że niektórzy spośród wykładowców (wśród nich Tadeusz Góra i Jerzy Gawor) opracowali i wydali specjalne skrypty z wykładanych przez siebie przedmiotów, co w bardzo poważnym stopniu ułatwiło uczniom naukę. (637).

Pochwała należy się również pilotom **Aeroklubu Lubelskiego**, którzy w jedną z niedziel lutego zorganizowali na lotnisku trening, żeby dać poglądową lekcję swym młodszym kolegom — uczestnikom teoretycznego kursu dla początkujących. Pomimo głębokiego śniegu i silnego mrozu wykonali oni szereg lotów szybowcowych i samolotowych, a nawet kilka skoków spadochronowych, wzbudzając zachwyt i jeszcze większy zapał do nauki tych, którzy już za kilka dni zaczną stawiać swe pierwsze „kroki“ w powietrzu. Wiadomość o tym nadesłała w swej korespondencji jedna z pilotek Lubelskiego ALL — nasza korespondentka **Pelagia Pietrzak** (655).

Z ogromną radością donosi **z Gliwic kol. J. Dąbrowska,** że już wkrótce piloci i kandydaci na pilotów z terenu Gliwic rozpoczną trening i szkolenie na swoim własnym lotnisku. Dotychczas latali oni tylko na lotnisku stalinogrodzkim. W roku bieżącym zostaną wprowadzone regularne treningi w Gliwicach, gdyż grupa „latających gliwiczan“ znacznie się powiększy. Wpłynie na to teoretyczny kurs wyszkolenia lotniczego dla początkujących, który zorganizował i przeprowadził instruktor Jerzy Rawicz, przy pomocy swych kolegów klubowych: Wojczyka, Różańskiego, Popiela, Nikla i Dąmbskiego. Kurs trwał od grudnia ubiegłego roku, a w kwietniu br. rozpocznie się w Gliwicach praktyczne szkolenie pilotów szybowcowych, silnikowych i skoczków spadochronowych. (730).

Korespondent **Cezary Wasilenia spod Malborka** dzieli się w nadesłanym liście swoją radością w związku z rozpoczynającym się sezonem lotów. Zwraca się on do kolegów pilotów z apelem, by zaraz ze startu ruszyli w ostrym zrywie do stałego doskonalenia wyczynów, aż do osiągnięcia wyników rekordowych włącznie. „Bijmy rekordy na 102!“ — kończy swoją korespondencję wezwaniem, do którego redakcja „Latamy“ dołącza życzenia — pomyślnych wiatrów! (741).

PIŃCZÓW – NOWY OŚRODEK TRENINGOWY

Stały wzrost umasowienia polskiego sportu szybowcowego i coraz większa ilość pilotów stwarzają konieczność zakładania coraz nowych aeroklubów i ośrodków treningowych. Zabezpieczając te potrzeby, Zarząd Główny Ligi Lotniczej uruchomił w ostatnich latach ośrodki treningowe w Libiążu i w Borowej Górze, aerokluby robotnicze w Świdniku i Mielcu, a w bieżącym sezonie otwiera nowy ośrodek treningowy w Pińczowie.

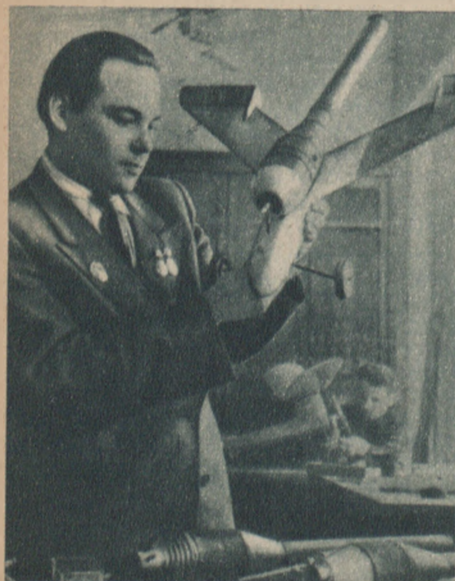
Wykorzystanie terenów i zabudowań dawnej szkoły żaglowej w Pińczowie jest pociągnięciem bardzo słusznym, zwłaszcza, że okolice tamtejsze mają stosunkowo sporo wyszkolonych podstawowo pilotów, dla których do tej pory możliwość treningu i podwyższania swych kwalifikacji istniała jedynie w odległym Aeroklubie Kieleckim. Ponadto Pińczów ma dość bogate tradycje wyczynowe, które były wynikiem korzystnych dla szybownictwa tamtejszych warunków termiczno-terenowych. Stworzenie więc w tym miejscu ośrodka treningowego powinno przynieść wyniki co najmniej na tym samym poziomie, jakim w ubiegłym roku szczyciła się Borowa Góra.

O tym, że tak będzie, zapewnia z zapałem instruktor **Roman Gajos,** powołany przez ZG LL na stanowisko kierownika wyszkolenia ośrodka w Pińczowie. Znając z poprzedniej pracy w Aeroklubie Kieleckim jego stałą dążność do osiągania wyczynów długotrwałości lotu na zboczach Masłowa, możemy mieć nadzieję, że gdy tylko podszkoli swoją pińczowską gromadkę szybowcową, wznowi swe wysiłki, tym razem w oparciu o korzystniejsze nawet stoki Pińczowa. Może w ten sposób ruszą wreszcie z martwego punktu przynajmniej niektóre nasze rekordy długotrwałości lotu.

Wiosna w całej pełni. Nowe szybowce oczekują no nowych pilotów Ligi Lotniczej.



Michał Wasilczenko ze swym modelem.



87 MODEL Michała Wasilczenko

Dwadzieścia lat temu uczeń z Dniepropietrowska Michał Wasilczenko wypuścił w powietrze swój pierwszy model latający. Rozpoczynając swoją działalność od małego lotnictwa Wasilczenko został wkrótce technikiem lotniczym, a później w czasie wojny, pilotem samolotu szturmowego. Po zakończeniu wojny powrócił znowu do swego ulubionego zajęcia — do budowy modeli latających.

Skonstruowane przez niego modele zdobywały wielokrotnie rekordy wszechzwiązkowe i międzynarodowe. W roku 1948 jego model wodnopłatowca z silnikiem tłokowym przeleciał ponad 36 kilometrów zdobywając rekord międzynarodowy. Poprzedni rekord wynosił 25 kilometrów i utrzymywał się niezmiennie przez 10 lat.

Wasilczenko udoskonalił potem dopływ paliwa do silnika i uzyskał nowy rekord: tenże model przeleciał 58 kilometrów. Wkrótce nastąpiły dalsze rekordy: model na uwięzi z silnikiem o pojemności cylindra do 2,5 cm³ osiągnął prędkość przekraczając 89 km/godz, a inny model z silnikiem odrzutowym przekroczył prędkość 114 km/godz. W sierpniu 1950 r został ustanowiony rekord długotrwałości lotu: zbudowany przez Wasilczenkę model wodnopłatowca utrzymywał się w powietrzu przez 2 godziny 50 minut. Poprzedni rekord wynosił 1 godzinę 18 minut. Konstruując wciąż nowe modele i silniki osiąga Wasilczenko coraz lepsze rezultaty: 156 kilometrów i 176 kilometrów na godzinę. Dwukrotnie zdobywał pierwsze miejsce na międzynarodowych zawodach modelarskich.

4 stycznia 1953 roku zbudowany przez Wasilczenkę model wiatrakowca na uwięzi (z silnikiem o pojemności 10 cm³) rozwinął prędkość ponad 137 km/godz. Było to wybitne osiągnięcie, przewyższające o 83 kilometry poprzedni rekord międzynarodowy.

Niedawno Michał Wasilczenko skonstruował swój 87-my model. Jest to model latającego skrzydła na uwięzi z silnikiem odrzutowym. 9 stycznia 1953 roku model ten w obecności komisji sportowej rozwinął prędkość 264,77 km/godz. Poprzedni rekord w tej klasie wynoszący 222,222 km/godz należał do Amerykanina Chout. Osiągnięcie Wasilczenki przewyższa także absolutny rekord międzynarodowy czechosłowackiego modelarza Husiczki (245,052 km/godz.).

Oba swoje rekordy poświęcił Wasilczenko 35 rocznicy Armii Radzieckiej.

Obecnie niestrudzony konstruktor pracuje nad stworzeniem nowego modelu latającego sterowanego przy pomocy fal radiowych.

Oprac. wg „Krylia Rodiny" EFER

Radzieccy piloci sportowi na jednym z lotnisk klubowych.
Foto: Krylia Rodiny



ŚWIATOWE I MIĘDZYNARODOWE REKORDY MAŁEGO LOTNICTWA

Jak podaje biuletyn FAI z dnia 7 marca 1953 r. zatwierdzono następujące rekordy światowe i międzynarodowe:

REKORDY ŚWIATOWE

Długotrwałość
Igor Kułakowski (ZSRR), 16 sierpnia 1952 r. 6 godz. 1 min.

Odległość
Eugeniusz Borysewicz (ZSRR), 14 sierpnia 1952 r. 376,766 km.

Prędkość (na uwięzi)
Robert Sugden (USA), 24 sierpnia 1952 r. 248,800 km/godz.
Michał Wasilczenko (ZSRR), 9 stycznia 1953 r. 264,700 km/godz.

REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Modele silnikowe (klasa I — B-1.a)

Długotrwałość
Igor Kułakowski (ZSRR), silnik 3,3 cm³ 6 godz. 1 min.

Odległość
Eugeniusz Borysewicz (ZSRR), silnik 9,496 cm³ 376,766 km.

Modele na uwięzi (klasa I — B-2. I)
Georg Mueller (USA), silnik 2,506 cm³, 24 sierpnia 1952 r. 180 km/godz.

Modele na uwięzi (klasa I — B-2. II)
Georg Mueller (USA), silnik 3,29 cm³, 23 sierpnia 1952 r. 217,300 km/godz.

Modele na uwięzi (klasa I — B-2. III)
Robert Sugden (USA), silnik 9,85 cm³, 24 sierpnia 1952 r. 248,800 km/godz.

Modele sterowane na odległość (klasa I — B-3. a)

Długotrwałość
Piotr Wieliczkowski (ZSRR), silnik 4,4 cm³, 3 sierpnia 1952 r. 1 godz. 2 min. 30 sek.

Modele sterowane na odległość (klasa I — B-3. c)

Wysokość
Piotr Wieliczkowski (ZSRR), 3 sierpnia 1952 r. 345 m

Modele sterowane na odległość (klasa I — B-3. d)

Prędkość po prostej
Piotr Wieliczkowski (ZSRR), 2 sierpnia 1952 r. 39,229 km/godz.

Wodnopłaty z silnikiem spalinowym (klasa II — B-1. a)

Długotrwałość
Mikołaj Baturłow (ZSRR), silnik 4,421 cm³, 8 sierpnia 1952 r. 4 godz. 16 min. 20 sek

Modele specjalne — wiatrakowe (klasa III — B-2. III)

Prędkość (na uwięzi)
Michał Wasilczenko (ZSRR), silnik 9,947 cm³, 4 stycznia 1952 r. 138 km/godz.

Modele szybowców sterowane na odległość (klasa IV — 3.a)

Długotrwałość
F. Betwaite (Nowa Zelandia), 5 stycznia 1953 r. 1 godz. 7 sek.

Modele z napędem gumowym (klasa I — A. 1. d.)

Prędkość po prostej
Włodzimierz Kumanin (ZSRR), 9 sierpnia 1952 r. 56,250 km/godz.

Modele na uwięzi (klasa I — B-2. I)
H. Bolt (USA), silnik 2,501 cm³, 22 sierpnia 1952 r. 116,700 km/godz.

Modele na uwięzi (bezogonowce) odrzutowe (klasa I — C-2. d)
Michał Wasilczenko (ZSRR), 9 stycznia 1953 r. 264,700 km/godz.

Wodnopłatowce na uwięzi (klasa II — A.1. d)
H. Bolt (USA), silnik 2,501 cm³, 23 sierpnia 1952 r. 101,400 km/godz.

Klasa II — B-2. II
R. Wilson (USA), silnik 4,95 cm³, 23 sierpnia 1952 r. 137,200 km/godz.

Klasa II — B-2. III
R. Wilson (USA), silnik 582 cm³, 23 sierpnia 1952 r. 135,800 km/godz.

(p.e.)

MŁODY Lotnik

Rok I Nr 14



Grupa uczestników narady aktywistów małego lotnictwa w Jeżowie.
Foto: P. E.

PO RAZ PIERWSZY C. W. I. M. L.

Długie co prawda, bardzo długie zabiegi poprzedziły otwarcie pierwszej placówki szkoleniowej małego lotnictwa, ale najgorsze mamy za sobą, a przed sobą — piękne zabudowania Centrum w Jeżowie Sudeckim i dużo, bardzo dużo zapału.

Co było przyczyną powstania Centrum? Przede wszystkim chęć stworzenia centralnej placówki szkoleniowej, eliminującej wszystkie doraźne kursy instruktorów, jakie były od czasu do czasu organizowane w naszych okręgach LL. A więc centralizacja, a więc skupienie wysiłków, no i wykładowców w jednym miejscu, co w rezultacie przynieść musi lepszy poziom wykładów i gwarantuje lepszy poziom wyszkolonych instruktorów. Gwarantuje — oczywiście pod warunkiem, że kadra Centrum odpowiadać będzie stawianym wymaganiom, że dołoży swoich wysiłków do stałego rozwoju poziomu szkoły.

Słusznie bowiem można nasze Centrum nazwać szkołą. Kursy będą odbywać się tutaj nieprzerwanie, zaopatrując teren w coraz to nowych instruktorów. I tak na przykład: kurs dla instruktorów I stopnia trwać będzie 20 dni, dla II stopnia 2 miesiące, a dla III stopnia 15 dni. Okres wakacji szkolnych wykorzystany będzie na wyszkolenie w małym lotnictwie nauczycieli szkół podstawowych i zawodowych. Kurs dla nich trwać będzie 20 dni.

Dla przeprowadzenia wszystkich kursów Centrum dysponuje stałym personelem instruktorów oraz korzystać będzie okresowo ze współpracy z zewnątrz. W samym Centrum czynne będą cztery modelarnie po 15 modelarzy każda. Podział ten podyktowany został przystosowaniem przyszłych instruktorów do pracy w terenie, gdzie przeważnie pracują modelarnie szkolące 15—20 osób.

Jeśli dla uzupełnienia tego „co będzie" dodamy, że Centrum posiadać będzie małe biuro konstrukcyjne oraz bibliotekę fachową składającą się z 2 000 tomów, to chyba byłoby wszystko, co powinno zabezpieczyć normalny bieg szkolenia młodych instruktorów.

Niezależnie od pracy szkoleniowej, w Centrum znajdują pomieszczenie dobrze wyposażone warsztaty: stolarski i ślusarski oraz mała kuźnia. Tutaj właśnie produkowane zostaną seryjne silniczki różnych typów, tutaj produkować się będzie półfabrykaty, konieczne przy masowej pracy w małym lotnictwie, jak: klocki, listwy, kółka, wyłączniki czasowe, części zapasowe do silniczków i wiele innych.

Dobrze powiedzą Czytelnicy. To wszystko będzie, a co jest obecnie?

Aby odpowiedzieć na to pytanie, musimy cofnąć się do dnia 8 marca br., kiedy nastąpiło otwarcie Centrum i kiedy zjechali doń instruktorzy i kierownicy modelarni oraz działacze młodzieżowi na wielką naradę. Na naradę przybyli również członkowie Centralnej Rady Modelarstwa Lotniczego.

Obrady aktywistów małego lotnictwa były równocześnie pierwszym kursem doszkalającym, odbytym w Centrum. Wykłady, szerokie dyskusje, wymiana doświadczeń — oto plon dwutygodniowej kurso-konferencji. Ustalono wiele spraw, a między innymi wytyczono wspólnie plan pracy dla Centrum i warsztatów produkcyjnych. Omówiono szczegółowo nowe programy szkoleniowe, które tutaj znajdą zastosowanie i po „doszlifowaniu" zostaną oddane do użytku instruktorom w całym kraju.

W obradach brało udział 30 instruktorów, z naszymi pierwszymi odznaczonymi wyczynowcami na czele. Po raz pierwszy na tego rodzaju kursie odbyły się wykłady z metodyki prowadzenia zajęć, które referował przedstawiciel Ministerstwa Oświaty. Poddawano również ostrej krytyce działalność niektórych okręgów, gdzie lekceważone jest małe lotnictwo, gdzie — jak np. w Łodzi — nie chciano dopuścić do lotów pilota-modelarza, który nie mógł dać kierownikowi aeroklubu trzech modeli na biurko (!), gdzie — jak np. we — Wrocławiu sekcja modelarska spełniała rolę gońców — jak np. w Poznaniu — brak etatu na sprzątaczkę do modelarni, mimo, że Aeroklub i Zarząd Okręgu dysponuje taką siłą.

Wiele cennych uwag padło pod adresem wydawnictw modelarskich LL, które ciągle drukowane są w zbyt małej ilości, aby mogły zaspokoić rosnące potrzeby szkoleniowe. Uczestnicy obrad apelowali, aby i wydawnictw było więcej i nakład ich wzrastał. Liczni dyskutanci przytaczali konkretne przykłady, że wydawnictw modelarskich LL nigdzie już dostać nie można, gdyż są z miejsca rozchwytywane. Z drugiej strony skarżono się na brak sprawnego kolportażu wewnątrz-organizacyjnego, co w wielu wypadkach pomogło by do zlikwidowania braków pomocy szkoleniowych, jakimi są nasze podręczniki.

Wróćmy jeszcze do pytania — „co jest obecnie w Centrum". Otóż obecnie Centrum pełną parą organizuje się, zaopatrzone w cenne wytyczne do pracy. Już w bieżącym miesiącu rozpocznie się kurs dla pierwszych kandydatów na instruktorów. Równolegle organizowane są warsztaty, od których zależeć będzie czy jeszcze w roku bieżącym otrzymamy silniczki, czy też nie. Sądząc jednak po zapale kadry instruktorskiej i kierownictwa powinniśmy wkrótce coś więcej napisać o Centrum w czasie teraźniejszym.

p.e.

ZWYCIĘSKI MODEL W KONKURSIE „MŁODEGO LOTNIKA"

Dane liczbowe:

a) wymiary — rozpiętość — 0,862 m, powierzchnia płata — 0,0978 m², wydłużenie płata — 7,59, długość — 0,662 m, rozpiętość statecznika poziomego — 0,300 m, powierzchnia statecznika poziomego — 0,0284 m², wydłużenie statecznika poziomego — 3,17, ramię statecznika poziomego — 0,420 m;

b) dane ciężarowe — skrzydło — 0,0497 kg, kadłub — 0,1572 kg, statecznik poziomy — 0,0153 kg, ciężar całkowity — 0,2222 kg, obciążenie powierzchni płata — 2,28 kg/m², obciążenie łącznej powierzchni — 2,17 kg/m², tolerancja ciężarów — 10%;

c) własności w locie — szybkość w locie ślizgowym — 7,4 m/sek, doskonałość — 8,8, szybkość opadania — 0,84 m/sek, liczba Reynolds'a — 60 500, przeciętny czas lotu z holu 100 m — 2 minuty.

Uzasadnienie założeń ogólnych

Szkolny model szybowca, mający stanowić pierwszą pracę początkującego modelarza, powinien odpowiadać następującym warunkom:

a) łatwość wykonania, jednak nie posunięta do przesady z uwagi na to, że na konstrukcji tej modelarz musi się uczyć elementów budowy modeli bardziej skomplikowanych,

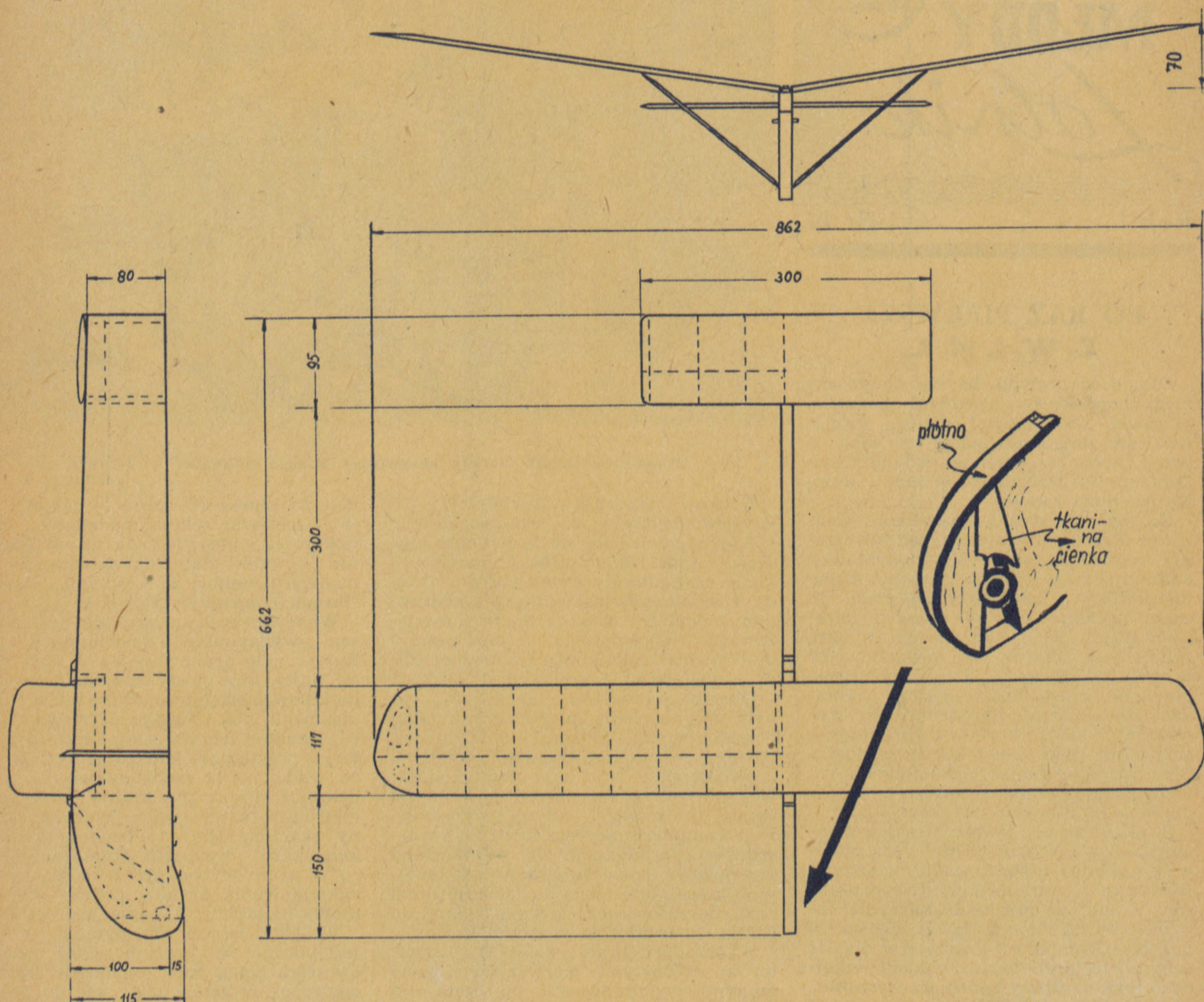
b) zastosowanie wyłącznie krajowych i łatwo dostępnych materiałów,

c) bardzo duża wytrzymałość modelu, pozwalająca na wykonanie większej ilości startów,

d) łatwość montażu i regulacji modelu w warunkach polowych. W szczególności model musi być tak skonstruowany, aby nie wymagał ponownej regulacji po każdym twardym lądowaniu. Konstrukcja musi ponadto wykluczać wszelki asymetryczny montaż skrzydeł i usterzenia,

e) dobra stateczność w locie i prawidłowe zachowanie się na holu.

(Dalszy ciąg na stronie następnej)



f) rozwiązanie aerodynamiczne pozwalające na loty w trudniejszych warunkach atmosferycznych (silniejszy wiatr) oraz loty zarówno w terenie płaskim jak i na zboczu,

g) łatwe składanie modelu w małą paczkę, umożliwiające transport,

h) względnie dobre osiągi, dające początkującemu modelarzowi zadowolenie i zachętę do dalszej pracy.

W modelu „Podlotek" powyższe założenia zostały zrealizowane następującymi środkami:

a) **Łatwość budowy.** Czas wykonania modelu przez początkującego modelarza wynosi około 20 godzin. Wszystkie elementy szkieletu wykonane są bądź z listewek o 4-ch tylko wymiarach przekroju poprzecznego (2,5 x 12, 7 x 2, 10 x 2, 5 x 2), bądź ze sklejki. Obróbka wszystkich elementów wymaga najprostszych tylko narzędzi. Szczególną uwagę zwrócono na łatwość montażu. Wszystkie zespoły montuje się na płaszczyźnie deski montażowej. W oryginalny sposób rozwiązano nasuwający zwykle najwięcej trudności dla początkującego — węzeł skrzydło-kadłub. Dzięki zastosowaniu zawiasowego przymocowania obu połówek skrzydła do suwaka na kadłubie za pomocą płóciennych zawiasów — prawidłowy wznios płata po zamontowaniu ustala się samoczynnie przez podparcie zastrzałami. Również statecznik poziomy ustalany jest samoczynnie w prawidłowej pozycji przez języczek centrujący.

b) **Materiały.** Ze specjalnych materiałów modelarskich zastosowana jest tylko sklejka, która jednakże może być zastąpiona deseczkami lipowymi. Wszystkie materiały są pochodzenia krajowego i łatwo dostępne. Nowość stanowi użycie płótna w połączeniach zawiasowych.

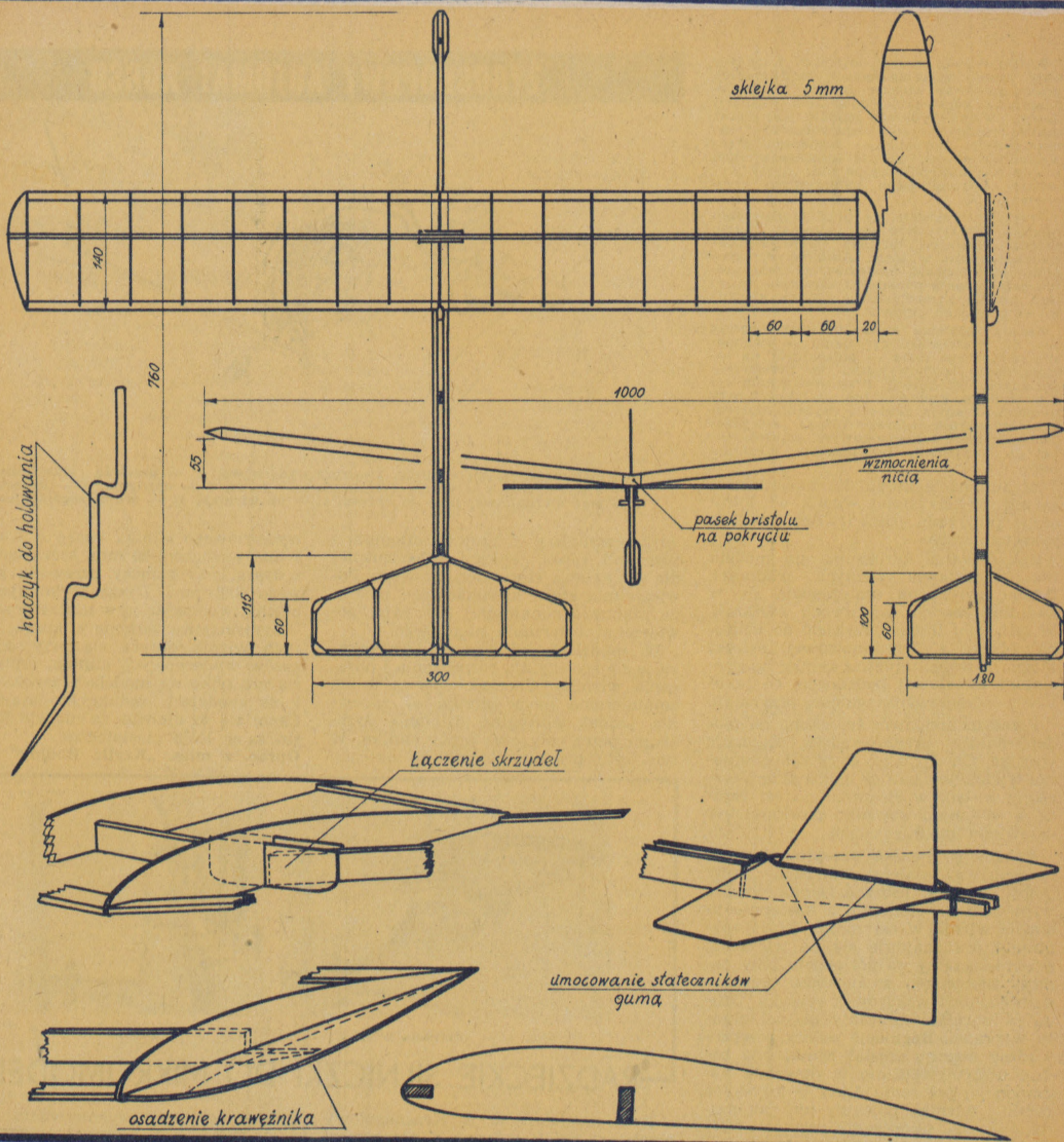
c) **Wytrzymałość.** Szkielet modelu jest zwymiarowany z dużym zapasem wytrzymałości, „wybaczającym" niewielkie błędy w wykonaniu. Konstrukcja modelu jest wybitnie sztywna. Zastosowano specjalne urządzenia zapobiegające uszkodzeniom przy silnym uderzeniu modelu dziobem o ziemię. Oryginalnym rozwiązaniem jest amortyzator dziobowy z krążka gumowego — dzięki niemu model może służyć swemu właścicielowi przez kilka sezonów bez poważniejszych uszkodzeń. Ponadto skrzydło i statecznik umocowane są na kadłubie w sposób elastyczny, umożliwiający przesuw osiowy przy uderzeniu. Układ zastrzałowy uodparnia model na duże przeciążenia przy starcie z holu.

d) **Regulacja.** Regulacja modelu jest niezwykle prosta — polega wyłącznie na odpowiednim wyważeniu statycznym ciężarkami, bez manipulowania statecznikiem poziomym. Regulację ułatwia specjalny otwór w kadłubie, w środku ciężkości, przy pomocy którego zawiesza się model celem wyważenia.

e) **Stateczność.** Model wykazuje bardzo dobrą stateczność podłużną. Warunek ten uzyskano przez zapewnienie pracy skrzydła w zakresie nadkrytycznych liczb Re, unikając przeskoków od Re nadkrytycznych do podkrytycznych i na odwrót przy wahaniach szybkości. W ten sposób wyeliminowano tendencję do „pompy". Nadkrytyczny opływ płata uzyskano przez 1) stosunkowo dużą szybość lotu ślizgowego (duża Re) wywołaną większym niż zwykle w tej kategorii modeli obciążeniem powierzchni, 2) przez użycie cienkiego profilu o zaostrzonym nosku, jednakże o płaskim spodzie dla uniknięcia zbyt dużej wędrówki środka parcia i dla ułatwienia montażu skrzydła. Stateczność podłużną polepsza jeszcze kadłub o krótkim przodzie, a więc małym momencie bezwładności względem środka ciężkości. Model posiada również bardzo dobrą stateczność poprzeczno-kierunkową, szczególnie na holu, którą zapewnia płaski kadłub. Kadłub ten zastępuje statecznik kierunku, którego model nie posiada.

f) **Lot.** Lot przy silnym wietrze i na zboczu jest możliwy dzięki dość dużej prędkości modelu i dobrej stateczności. Umożliwia to ponadto duża wytrzymałość konstrukcji modelu.

ANDRZEJ TRZCIŃSKI



MODEL GS-533 „ZUCH"

TRZECIA NAGRODA W KONKURSIE „MŁODEGO LOTNIKA"

Dane techniczne: Powierzchnia skrzydeł 13,5 dcm^2. Powierzchnia statecznika poziomego 2,6 dcm^2. Profil skrzydeł Clark-Y, głębokość 140 mm. Obciążenie — 13 g/dcm^2.

„ZUCH" jest dalszym rozwinięciem mojego poprzedniego szkolnego modelu. Zastosowano w nim znaczne uproszczenie budowy i znormalizowano materiał w kierunku jak najdalej posuniętej oszczędności (montaż skrzydeł i kadłuba z beleczek długości tylko 50 cm, oszczędność sklejki na płozę, dzięki zastosowaniu haczyka startowego ze szprychy rowerowej, dalsze ułatwienia pokrywania skrzydeł).

Montaż skrzydeł lewego i prawego można przeprowadzić osobno, przy czym środkowe żeberka wklejamy nieco pochylone, najlepiej według szablonu ze sklejki. Złożenia skrzydeł dokonujemy po zacięciu środkowych żeberek piłką do metalu, tak by zmieściły się okładki spojenia, przy czym sklejamy także żeberka. Spód okładek wystając nieco bokami poza dźwigar służy do dokładnego położenia skrzydeł na kadłubie. Krawędź spływu w miejscu środkowym podpiłowuje się nieco do poziomu, by ułatwić poziome położenie skrzydła. Po oklejeniu skrzydła, środkową część wzmacniamy naklejeniem paska kartonu o 200 mm szerokości.

STANISŁAW GRZYWA

Z SEZONU ZIMOWEGO

W dniu 15 lutego br. odbyły się w Szczecinie III-cie Okręgowe Zimowe Zawody Modeli Latających. Zawody rozpoczęły się o godz. 11,30 i trwały do zmroku. W zawodach wzięło udział 37 modelarzy z 57 modelami, reprezentujących dziesięć modelarni.

W punktacji zespołowej zawodnicy osiągnęli następujące wyniki:

1. Okręgowy Ośrodek Modelarski — 1242,513
2. Pałac Młodzieży — 856,174
3. Dom Harcerza — Stargard — 772,340

Za wzorową postawę sportową i odpowiednie przygotowanie do zawodów zasługuje na wyróżnienie zespół modelarzy z Pałacu Młodzieży oraz ekipa z Okręgowego Ośrodka Modelarstwa Lotniczego.

E. Palgan

Jeśli chcesz otrzymywać regularnie swoje lotnicze czasopismo — opłać prenumeratę za II kwartał br.

ŻYROSKOPOWY AUTOMAT KURSU

Szybki rozwój małego lotnictwa i ustawiczny postęp w osiągnięciach modelarskich powodują coraz większe zmiany i udoskonalenia w konstrukcji, budowie i regulacji modeli. Wzlot szybkiego modelu jest nieraz bardzo trudny i może spowodować jego uszkodzenie. Rozbicie — następuje przeważnie na skutek wejścia lecącego modelu w zakręt i następującej po nim utraty wysokości, spowodowanej nadmiernym przechyleniem.

Praktyka wykazała, że przy zaopatrzeniu modelu w żyroskopowy automat kursu można całkowicie uniknąć nieprzewidzianych zakrętów w locie. Automat żyroskopowy nie pozwala modelowi na zwiększenie przechylenia ponad 5° i zapewnia lot po linii prostej z możliwością zmiany kierunku w granicach około 5°.

Zasada działania automatu kursu oparta jest na właściwości żyroskopu — swobodnie wirującego ciała — polegającej na samoczynnym zachowywaniu w przestrzeni posiadanej osi obrotu. Przy wytrąceniu osi z normalnego położenia (co ma miejsce przy nieprzewidzianym zakręcie modelu) obracający się wirnik, którego ramka jest połączona ze sterem kierunkowym, zmusza model do utrzymania poprzedniego kierunku lotu.

W automacie kursu dla modeli latających wykorzystano wirnik od lotniczego przyrządu pokładowego zwanego zakrętomierzem.

Zabudowanie żyroskopu na modelu nie przedstawia żadnych trudności. Ramkę żyroskopu umiejscawia się w kadłubie modelu na dwóch stożkach. W tym celu trzeba przykleić do kadłuba płytki z 3-milimetrowej sklejki. Można również umieścić ramkę na specjalnej metalowej podstawce, co umożliwia zdejmowanie całego przyrządu.

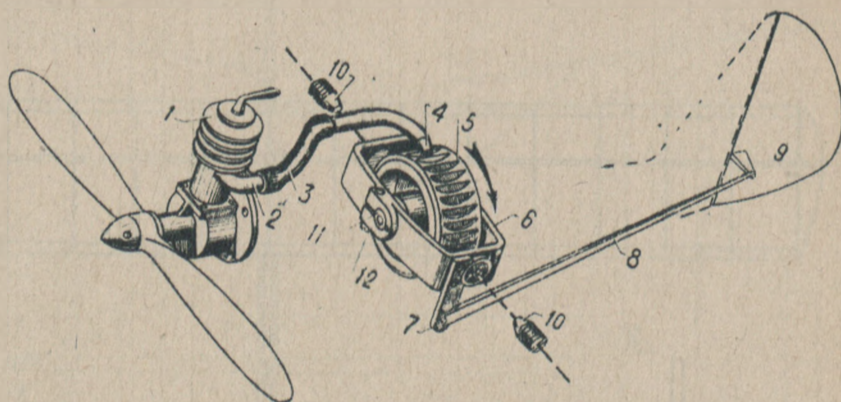
Przed ustawieniem żyroskopu na modelu należy przeprowadzić regulację wirnika. Chodzi o to, że w zakrętomierzu wirnik jest zawsze nieco przemieszczony w bok w stosunku do osi ramki, a w danym wypadku powinien być ustawiony zgodnie z osią.

Regulację wirnika przeprowadza się następująco: należy odpuścić śruby półosi wirnika, ustawić ramkę wraz z wirnikiem na stożkach, a następnie ustawić wirnik w osi ramki. Półoś wirnika, która znajduje się na wierzchu, przemieszczamy na pół obrotu przy pomocy śrubokrętu w kierunku przeciwnym ruchowi wskazówek zegarka. Drugą oś wirnika obracamy na pół obrotu w prawo. Regulację należy przeprowadzać dopóty, dopóki ramka nie będzie utrzymywała się w dowolnie nadanym jej położeniu. Luzy w łożyskach ramki i wirnika powinny być jak najmniejsze. Po ukończeniu regulacji trzeba ściągnąć poprzednio odpuszczone śruby.

Przekazywanie ruchów żyroskopu na ster kierunkowy odbywa się przy pomocy sztywnej dźwigni łączącej konsolę żyroskopu z dźwigienką steru. Ramię konsoli na ramce żyroskopu powinno być większe od ramienia dźwigienki steru.

Żyroskop ustawia się w dowolnym miejscu kadłuba modelu, tak aby ramka znajdowała się w poziomie. Najwygodniej jest umiejscowić ramkę prostopadle do podłużnej osi modelu. Dzięki temu można będzie połączyć ramkę ze sterem przy pomocy jednej dźwigni bez dodatkowych przekładni.

Nadanie początkowych obrotów wirnikowi wykonuje się przy pomocy pompki rowerowej lub samochodowej za pośrednictwem dyszy umieszczonej w modelu. Dobrze wyregulowany wirnik obraca się po rozpędzeniu przez 8—10 minut. W żadnym wypadku nie należy zmniejszać ciężaru wirnika,



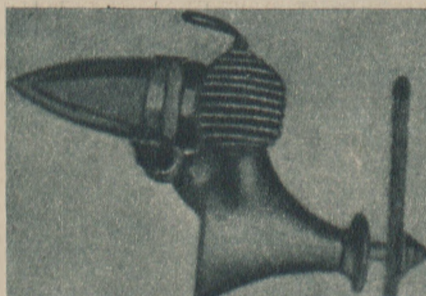
Schemat urządzenia: 1 — silnik, 2 — rura wydechowa, 3 — przewód elastyczny, 4 — ujście spalin, 5 — wirnik żyroskopu, 6 — rama, 7 — dźwignia, 8 — drążek, 9 — ster kierunkowy, 10 — oś obrotu, 11 — oś wirnika, 12 — śruba regulacyjna.

gdyż pomniejszy to czułość automatu i uszczupli zapas energii nieodzownej dla wychylania steru kierunkowego. Powierzchnia steru kierunkowego powinna stanowić conajmniej 30% całej powierzchni usterzenia pionowego.

W modelach silnikowym wykorzystuje się spaliny dla rozpędzenia i obracania wirnika. Chociaż wpływa to na zmniejszenie mocy silnika — zapewnia jednak normalne działanie żyroskopu przez cały czas pracy silnika. W tym celu przylutowujemy do okienka wydechowego silnika rurkę o średnicy 8 mm i długości 20 mm, którą łączymy z dyszą przy pomocy przewodu gumowego 6x8 mm. Dyszę wykonujemy z blachy, wycinając ją w kształcie stożka.

Żyroskopowe automaty kursu, których wirnik obraca się przy pomocy gazów wydechowych silnika, umieszcza się nie tylko na modelach szybkich ale i na modelach redukcyjno-latających. Czyni się to dlatego, że modele te często są w locie niestateczne.

Oprac. z mies. „Krylia Rodiny" F. R.



Rys. 1 — silniczek WNK-4



Rys. 3 — silniczek WNK-3

RADZIECKIE SILNICZKI DO MIKROMODELI

Ryski modelarz W. N. Krasnogołowy zbudował silnik tłokowy o pojemności 0,13 cm³. Jest to jeden z najmniejszych w świecie silników. Jego pojemność jest osiem i pół tysiąca razy mniejsza od pojemności silnika małolitrażowego samochodu „Moskwicz" i siedemdziesiąt cztery razy mniejsza od pojemności seryjnego radzieckiego silnika modelarskiego AMM-4.

Na rysunku 1 widoczny jest silnik WNK-4 konstrukcji Krasnogołowego. Silnik ten przeznaczony jest dla mikromodeli i posiada następujące dane: Ciężar silnika — 13 g, ciężar śmigła — 3 g, średnica tłoka 5,5 mm, skok tłoka — 5,5 mm, średnica wału korbowego — 2,5 mm, odległość między środkiem łba i środkiem stopy korbowodu — 14 mm, średnica komory mieszania gaźnika — 1,5 mm, średnica sworznia tłokowego — 1 mm.

Aby wykonać taki silnik trzeba mieć dużo cierpliwości, dokładności w wykonaniu i umiejętności w przeprowadzaniu doświadczeń. Najmniejsza niedokładność przy wykonywaniu części tego silnika może wpłynąć bardzo ujemnie na możliwość łatwego zapuszczania i użytkowania silnika.

Ciekawy jest także drugi silnik tegoż konstruktora, typu WNK-3 (rys. 2). Silnik ten o pojemności 0,5 cm³ podobnie jak WNK-4 przeznaczony jest również dla mikromodeli.

Podkreślić należy, że podobny miniaturowy silnik posiadamy także w naszym małym lotnictwie. Jest nim silnik „Liliput" skonstruowany w r. 1947 przez poznańskiego modelarza Feliksa Gadomskiego. Pojemność silnika — 0,23 cm³, średnica tłoka — 6 mm, skok tłoka — 9 mm, ciężar silnika ze śmigłem — 20 g. „Liliput" pracował przy 12 000 obr/min.

Kol. Gadomski nosił się także z zamiarem skonstruowania jeszcze mniejszego silnika o pojemności 0,12 — 0,14 cm³ i średnicy tłoka 3,5 mm. Nie posiadamy jednak żadnych danych, czy zamiar ten został zrealizowany.

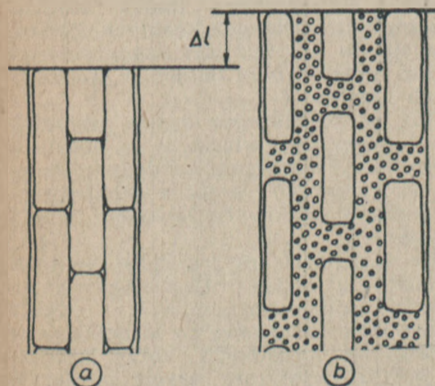
Oprac. EFER.

mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Co lotnik o pogodzie wiedzieć musi.

3. Para wodna w atmosferze

Wilgoć ukryta przed naszymi oczami. Powietrze zawsze zawiera wilgoć, lecz jest ona przeważnie niewidoczna, gdyż znajduje się pod postacią bezbarwnego gazu zwanego **parą wodną.** Procentowa zawartość pary wodnej w powietrzu jest niewielka, gdyż waha się od 0,01 do 4%. Mimo to para wodna



Rys. 1 Pęcznienie, a zarazem wydłużanie się włosów ludzkich pod wpływem wzrostu wilgotności względnej w powietrzu (a — wygląd włosa w powietrzu o małej wilgotności, b — wygląd włosa w powietrzu o dużej wilgotności).

odgrywa bardzo ważną rolę w zjawiskach występujących w atmosferze. Oczy nasze nigdy nie oglądałyby chmur, ziemia nie byłaby zraszana życiodajnymi opadami, horyzont nie zasnuwałby się woalem mgły, gdyby w powietrzu zabrakło wilgoci. Poza tym para wodna zawarta w atmosferze stanowi osłonę daleko więcej potrzebną roślinności, aniżeli odzież człowiekowi. Gdyby nie para wodna — już w przeciągu jednej nocy wypromieniowałaby z powierzchni Ziemi taka ilość ciepła, że już następnego dnia Słońce wzeszłoby nad Ziemią okutą w okowy mrozu[1]). Na szczęście na brak wilgoci w powietrzu na ogół nie możemy narzekać, gdyż do atmosfery dostaje się nieprzerwanie para wodna wyparowująca z oceanów, mórz, rzek, roślinności i gleby.

Jak określamy wilgoć zawartą w powietrzu. Wilgotność zawartą w powietrzu obliczamy zwykle w procentach. Powietrze zupełnie suche ma zero procent (0%), a nasycone wilgocią posiada sto procent (100%). Jeżeli procentowa wilgotność powietrza — zwana **wilgotnością względną**[2]) — wynosi 50%, to znaczy, że powietrze może zawierać jeszcze drugie tyle pary wodnej (to jest jeszcze 50%).

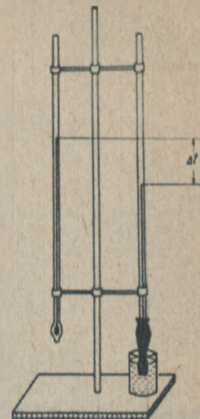
Jeżeli ktoś ma 10 zł, to 50% sumy jaką on posiada stanowi 5 zł. Gdyby w jego kieszeni znajdowało się 50 zł, to 50% tej sumy wynosiłoby 25 zł, to jest 5 razy więcej aniżeli poprzednio. Widzimy zatem, że procentowe określenie wilgotności nie określa ilości pary wodnej zawartej w powietrzu, a jedynie mówi nam czy powietrze jest bliskie nasycenia. Dlatego też określamy również i ciężar pary wodnej zawartej w powietrzu. Ilość pary wodnej zawartej w 1 m³ powietrza nazywamy **wilgotnością bezwzględną.**

Powietrze zbliża się do stanu nasycenia, gdy go oziębiamy. Temperaturę powietrza, przy której dane powietrze staje się nasycone, nazywamy temperaturą punktu rosy lub wprost **punktem rosy.**

Pomiar wilgotności powietrza. Najprostszym przyrządem, którym mierzy się wilgotność względną powietrza, jest **higrometr.** Najważniejszą częścią składową higrometru jest pęczek włosów ludzkich, najlepiej jasnych. Włosy ludzkie posiadają tę właściwość, że wchłaniają wilgoć, wskutek czego pęcznieją, a zarazem wydłużają się (rys. 1). Ze wzrostem wilgotności powietrza pęczek włosów wydłuża się a gdy wilgoci ubywa — stopniowo się kurczy. Nieznaczny ruch pęczka włosów przenosi się za pomocą wskazówki na skalę zaopatrzoną w cyfry, wyrażające procenty (od 1 do 100%). Jeżeli pęczek włosów sprzężemy z mechanizmem samopiszącym, aby mieć ciągły obraz zmian wilgotności powietrza, to taki przyrząd zwiemy **higrografem.**

W celu dokładniejszego wyliczenia wilgotności zawartej w powietrzu używamy tzw. **psychrometru,** który w zasadzie składa się z dwóch termometrów. Zbiorniczek z rtęcią jednego z nich owinięty jest batystem zanurzonym w naczyńku z destylowaną wodą (rys. 2). Woda parując, pochłania ciepło z termometru owiniętego batystem, obniża więc temperaturę rtęci. W powietrzu „suchym" woda paruje szybko, silnie obniżając temperaturę zwilżonego termometru. Przeciwnie, w powietrzu wilgotnym parowanie jest powolne i dlatego termometry nie wykazują dużych różnic temperatur. Różnica temperatur między termometrem suchym, a zwilżonym jest więc miarą wilgotności powietrza, przy czym dużym różnicom temperatur odpowiada mała wilgotność powietrza, a niewielkim — duża wilgotność.

Temperatura decyduje o zawartości pary wodnej. Powietrze zawsze zawiera pewną ilość pary wodnej. Dlaczego jednak raz jest jej zaledwie 0,01%, a innym zawartość jej w stosunku do innych składników wzrasta do 4%, a więc kilkasetkrotnie (0,01×400=4%). Aby to wyjaśnić zauważmy, że największe ulewy — takie co to w minutę nie zostawiają na nas suchej nitki— występują w upalne, parne dni letnie. Natomiast podczas tęgich mrozów nigdy nie występują obfite śnieżyce. Dowodzi to, że powietrze ciepłe może zawierać o wiele więcej wilgoci aniżeli powietrze mroźne. Rzeczywiście, okazuje się, że powietrze po ogrzaniu go do 10°C może zawierać dwa razy więcej wilgoci aniżeli mogłoby ono najwyżej zawierać poprzednio. Odwrotnie — po oziębieniu powietrza o 10°C może ono najwyżej zawierać połowę tej ilości pary wodnej, którą mogłoby pomieścić w sobie przed ochłodzeniem (rys. 3). Dlatego ochładzanie powietrza prowadzi do skraplania się czy krzepnięcia pary wodnej, a zatem do tworzenia się chmur, opadów oraz mgieł, które to zjawiska stanowią trzon zmian pogody.



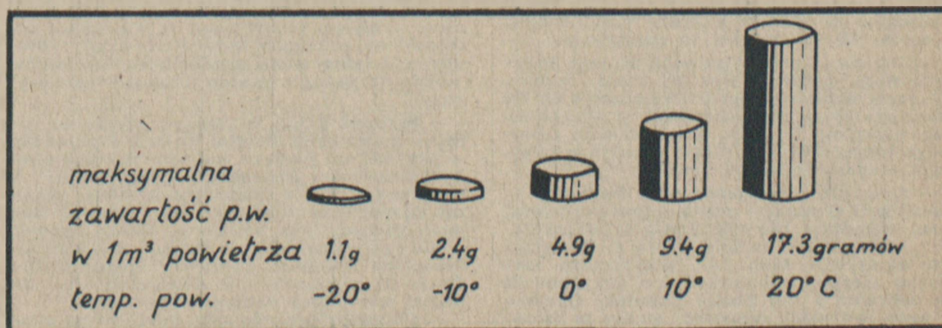
Rys. 2 Zarys psychrometru Augusta.

(c.d.n.)

[1]) Para wodna pochłania niemal 100 razy więcej promieni cieplnych aniżeli suche powietrze i dlatego im więcej jest wilgoci w powietrzu, tym słabsze jest nocne wychładzanie się powierzchni gruntu.

[2]) **Wilgotność względna** — mówiąc ściśle — jest to stosunek tej ilości pary wodnej, która znajduje się w danej chwili w powietrzu, do tej ilości, która w danych warunkach nasyca to powietrze.

Rys. 3 Wpływ temperatury na zawartość pary wodnej w powietrzu.



CO CZYTAĆ?

Mgr inż. **Rościsław Aleksandrowicz. ELEMENTY KONSTRUKCJI PŁATOWCÓW.** — Wydawnictwo Ligi Lotniczej. Warszawa 1952. Nakład 3 000 egz. Str. 150 + 2 nlb. Cena 14 zł.

Popularnie ujęty podręcznik ma za zadanie dopomóc w pracy początkującym pilotom, mechanikom oraz wszystkim uczestnikom kursów Ligi Lotniczej. Celem podręcznika jest — jak to autor zaznacza na wstępie — zapoznanie czytelników z rolą poszczególnych elementów samolotu pod względem wytrzymałościowym, z poszczególnymi typami konstrukcji oraz wyjaśnienie ich zalet i wad.

Dwa wstępne rozdziały zawierają opis budowy samolotu i wyłożenie podstawowych praw mechaniki, poczem autor omawia właściwości lotniczych materiałów konstrukcyjnych oraz typowe połączenia elementów konstrukcji.

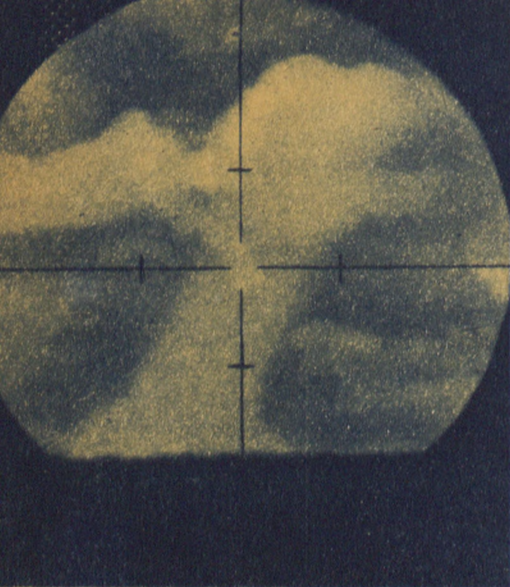
Bardzo przejrzyste tablice i schematy powinny zachęcić zarówno laików jak i zaawansowanych do lektury tej książki.

*

Zarząd Główny Ligi Lotniczej wydał ostatnio składaną ulotkę pt. „Zostań lotnikiem". Nowe wydawnictwo zawiera 16 barwnych zdjęć przedstawiających kolejne etapy szkolenia lotniczego począwszy od modelarstwa.

Koła LL powinny zainteresować się tą ulotką. Otrzymać ją można bezpłatnie drogą organizacyjną w Zarządach Oddziałów Powiatowych lub Miejskich.

Teksty do ulotki napisał Zbigniew Mellion, zdjęcia wykonał Bernard Koszewski, opracowanie graficzne — Romana Tarwackiego.



TERMOWIZOR

uniwersalna nasadka optyczna ułatwiająca określanie obszarów wznoszeń termicznych

OD REDAKCJI. W wyniku wytężonej pracy zespołu konstrukcyjnego CIMIISM, którego kierownikiem jest prof. O. Mis — szybownicy nasi i modelarze otrzymali nowy cenny przyrząd ułatwiający wyszukiwanie obszarów termicznych.

Autor artykułu, jeden ze współkonstruktorów termowizora omawia zasadę działania przyrządu oraz podaje szereg przykładów jego praktycznego zastosowania.

Mamy nadzieję, że przyrząd ten, wszechstronnie wypróbowany w różnych warunkach pracy, umożliwi naszym wyczynowcom osiągnięcie jeszcze lepszych wyników.

• • •

Zagadnienie wykrywania ognisk termicznych i ich kierunku interesowało nas od szeregu lat. Badania prowadzone przy użyciu ultrakrótkich fal elektromagnetycznych, podczerwonych i ultrafiołkowych dawały jedynie rozwiązania połowiczne i wymagały wielkich, kosztownych urządzeń. Dopiero wykrycie w roku 1952 przez prof. dr P. A. Prilisa promieni ultrażółtych w warstwie granicznej obszaru termicznego pozwoliło nam na praktyczne zrealizowanie przyrządu nazwanego **termowizorem**. Przyrząd ten wykorzystuje zjawisko promieniowania warstwy granicznej pęcherzy termicznych, a co za tym idzie i „kominów", wywołane różnicą

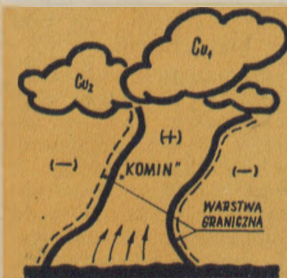
Nr 1 Zdjęcie przedstawia komin termiczny widziany przez lornetę z nasadką TERMOWIZOR. Zdjęcie wykonano w roku bieżącym nad lotniskiem Aeroklubu Warszawskiego LL. Aparat — Kijew, przysłona 3,5, czas 1:350 sek., nasadka zbliżająca 3×, błona — FP — nr em. 3091—E.

temperatur pomiędzy obszarem komina, a powietrzem zewnętrznym (patrz rysunek). Zjawisko to pozwala na uchwycenie obrysu komina na specjalnej kliszy fotograficznej.

Podczas rozpracowywania tego zagadnienia udało się wykonać nasadki optyczne, które umożliwiają stosowanie termowizora również w warunkach lotu. Sprzęt taki jest produkowany przez Spółdzielnię Pracy Optycznej „Przyszłość" w Warszawie. Nasadki uproszczone można wykonać także domowym sposobem.

W tym celu należy się zaopatrzyć w uczuloną na promienie ultrażółte komórkę fotoelektryczną, termometr, miliamperomierz (0-10 mA), lornetę polową pryzmatyczną z naniesioną podziałką odległościową, zegarek z sekundnikiem lub stoper oraz żółty filtr żelatynowy*).

Sposób użycia przyrządu jest następujący: badając przez lornetkę teren lub nieboskłon zauważamy warstwy graniczne istniejących obszarów wznoszeń, które w normalny sposób nastawiamy na ostrość okularem. Wykorzystując podziałkę odległościową lornety namierzamy komin i następnie pilnie obserwujemy na skali pionowe przesunięcie warstwy granicznej w ciągu 1 minuty. Dane te pozwolą nam obliczyć szybkość wznoszenia w kominie. W tym celu mierzymy posiadanym termometrem temperaturę zewnętrzną i następnie otrzymane wartości podstawiamy do wzoru:



Nr 2 Rysunek wyjaśnia sytuację pokazaną na zdjęciu ekranu termowizora. Linią przerywaną zaznaczono strefę graniczną źródła promieniowania ultrażółtego.

*) Z braku miejsca opis wykonania podamy w następnych numerach.

$$Vw = \frac{(H - h) \cdot t}{60 \times k} \cdot L$$

gdzie Vw = szybkość wznoszenia w m/sek, H = odczyt pierwotny na skali pionowej lornetki, h = odczyt wtórny, L = odległość do warstwy granicznej komina w m, t = temperatura zewnętrzna powietrza, k = współczynnik błędu pomiaru (0,1 — 0,135).

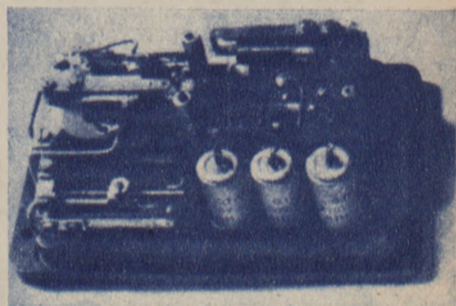
Oprócz najprostszej nasadki optycznej, jaką jest opisana wyżej, opracowywane są także ulepszone wersje termowizorów umożliwiające automatyczne odczytywanie gotowych wartości prędkości wznoszenia i zaopatrzone w dźwiękowy system sygnalizacji obszaru wznoszenia. System ten rozwiązuje problem wykrywania obszarów wznoszeń w czasie lotów na termice nocnej i bez widoczności. Urządzenie składa się z miniaturowego wzmacniacza prądowego i akustycznego (patrz zdjęcie) i kompletu słuchawek kostnych. Zbliżanie się do komina jest sygnalizowane przez coraz szybszy odbiór w słuchawkach znaków (— — — —).

Już w najbliższym czasie termowizor winien być włączony do niezbędnego oprzyrządowania każdego szybowca wyczynowego i wejść w skład sprzętu komisji startowych zawodów modeli latających.

Do tego czasu można stosować jako środek ułatwiający określanie usytuowania kominów termicznych — zwykłe filtry żółte nasadzane na lornetkę, a w prostszych wypadkach (przy widocznych Cu) wystarcza użycie okularów słonecznych o szkłach żółtych i przestudiowanie cyklu artykułów mgr W. Parczewskiego drukowanych w SiM-ie.

Inż. M. WOJAN

Nr 3 Zdjęcie pokazuje miniaturowy wzmacniacz akustyczny z urządzeniem przekaźnikowym, będący przystawką indykatorową dla lotów termicznych nocnych i bez widoczności.



WIEJSCY PIONIERZY LIGI LOTNICZEJ

dokończenie ze str. 212

— Dlaczego tak skąpo mówicie o sobie, Kolego?

— A, bo wszystko wie i wszystko robi kolega „Samski"; czytałem na ten temat wzmiankę w SiM-ie i kiedy mam mówić o sobie, zawsze mi się to przypomina.

— Zbyteczna powściągliwość, Kolego Przybyłkowski, przecież Was tu znają; wiemy, że macie dopiero 17 lat i uczęszczacie do IX klasy szkoły ogólnokształcącej w Ciechanowie, należycie do ZMP, macie czworo młodszego rodzeństwa i że ojciec pracuje w miejskim magazynie skupu zboża.

— Strasznie mnie pociągnęło lotnictwo — mówi kol. Geniek — czytam prasę lotniczą, mam wszystkie numery SiM-u i „Skrzydlatej", robię także modele latające. W naszej wsi założyłem koło LL; początkowo szło trochę ciężko, członkowie nie przychodzili na zebrania i nie płacili składek. Obecnie w kole jest sama młodzież. Mamy 20 członków, przeważnie ZMP-owcy, ale ostatnio stracili trochę na zapale.

— A to dlaczego?

— Nie czujemy zainteresowania ze strony ZOLL-u. Chcielibyśmy na przykład otrzymywać więcej materiału szkoleniowego, zorganizować wycieczkę na lotnisko, przecież niektórzy chłopcy nie widzieli samolotu z bliska.

— Ja dotykałem nawet samolotu — wtrącił Tomasz Polkowski, pomocnik ciesielski w Państwowym Przedsiębiorstwie Budowlanym. — Byłem w 1951 roku w Warszawie na Okęciu na pokazach lotniczych, wtedy również widziałem skoki spadochronowe. Gdyby można na naszym terenie urządzić takie pokazy...

— Przecież ZOLL w styczniu bieżącego roku — podchwycił 17-letni Tomek Szpejewski — przysłał do naszego koła instruktora spadochronowego. Instruktor przeprowadził z nami pogadankę o spadochroniarstwie, pokazał spadochron i omówił jego użycie, słowem zachęcił nas bardzo — mówił Tomek — ale jak wysłaliśmy do Okręgu spis kandydatów na szkolenie skoczków spadochronowych (15 chłopców i 2 dziewcząt) to... do dzisiaj nie mamy żadnej odpowiedzi.

— Chcielibyśmy również mieć swoją modelarnię — zabrał głos nieśmiało Edzio Chojnacki, syn średniorolnego chłopa. Dawniej robiłem modele z papieru, a teraz już z różnych listewek i chciałbym przejść jakieś przeszkolenie. Na modelarnię czeka tu nie tylko nasze koło, ale jeszcze więcej młodzieży z Regimina, Lekowa oraz sąsiednich wsi.

Ożywili się chłopcy mówiąc o swoim kole, o kursie spadochronowym, o modelarni, która ściągnęłaby dużo młodzieży. Niektórzy z nich mówili nawet o przeniesieniu się do szkoły w Warszawie, żeby móc tam jednocześnie uczęszczać na szkolenie lotnicze.

* * *

Instruktor spadochronowy, jak zapewnił nas ZOLL, przeprowadzi szkolenie w Regiminie w najbliższym czasie. Chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę koła Nr. 463 na zainteresowanie zagadnieniami lotniczymi młodzieży jeszcze nie należącej do Ligi Lotniczej. I tu należy zacząć od wygłaszania odczytów na tematy związane z lotnictwem, urządzanie kącików LL w świetlicach i szkołach, redagowanie lotniczych gazetek ściennych oraz popularyzacja czasopism lotniczych, co niewątpliwie przyczyni się w dużej mierze do powiększenia ilości członków Ligi Lotniczej.

HANNA JANKOWSKA

Janusz Meissner

Wyprawa na Krzyż

• 3 •

Smolak gwałtownie skręca w lewo, pochyla samolot na łeb. Silnik ryczy, pęd smaga burty kabiny gwiżdże, syczy antena. „Siteczko" zaś wali się w dół przez skrzydło i zapada w ciemność.

Tatara widzi, jak za ogonem rozpryskują się kolorowe, świetliste kule, a nożyce reflektorów nerwowo krają mrok, zgubiwszy nagle maszynę, którą dotąd trzymały między ostrzami promieni.

Skowyt, gwizd, szum opadają zwolna, cichną i „Siteczko" wraca do poziomego lotu.

— No — mówi Tatara patrząc w tył na rozbiegane wachlarze światła — w ostatniej chwili im się urwałeś.

— Widziałeś tę wieś? — pyta Smolak.

— Wieś?! — powtarza zdumiony strzelec. — Zaporę artyleryjską widziałem, nie żadną wieś.

— Ale Kujan! Wieś Kujan, na którą prowadzi trasa?

— Nie widziałem. Teraz mijamy dwutorową linię kolejową.

— To i ja wiem — odpowiada Smolak. — Jaki czas?

— Dwadzieścia i pół minuty.

— To by się zgadzało — mruczy pilot na pół do siebie.

W dole na wprost ciemnieje szosa. Po chwili — druga, i — jest! — po obu jej stronach widać zabudowania. To musi być Radownica: czas — dwadzieścia sześć minut, tak jak obliczyli przed startem.

Smolak zmienia kurs. Busola obraca się wolno w prawo, póki maszyna skręca; potem zatrzymuje się dokładnie na podziałce 270°.

Tatara siedząc tyłem do kierunku lotu rozgląda się po niebie, które teraz blednie coraz wyraźniej. Czy nie ukaże się gdzie nocny myśliwiec wroga? Lecz niebo jest czyste i puste. Tylko gwiazdy, coraz mniej liczne w brzasku świtu, błyszczą wysoko nad horyzontem.

Tam gdzie błyszczy ta samotna, bardzo jasna gwiazda — prawie dokładnie na południowym wschodzie — o pięćset kilometrów stąd leży Klików. Słońce zapewne już tam wzeszło. Z kominów chat wije się dym. Kobiety idą wydoić krowy. („Jeżeli tam jakie zostały po hitlerowskiej okupacji" — myśli Tatara). Ktoś rąbie drwa na progu, ktoś odmiata śnieg. Może dzieci idą do szkoły?

(„Chyba już otworzyli szkołę, jeżeli jej wojna nie zmiotła z powierzchni ziemi?").

— No — myśli prawie głośno — zbudujemy nową, większą, jaśniejszą. Nie taką nędzotę o dwu izbach, jak była! A we dworze będzie zarząd spółdzielczych gospodarstw. Traktory, siewniki, młockarnie, żniwiarki! Może już w tym roku będą wspólne żniwa? A jesienią zaorzemy ciasne chłopskie miedze i dworskie pola — wszystkie razem! A na przyszły rok...

Uśmiechnął się. Wielkie łany pszenicy, zielone, soczyste pola buraków cukrowych, łubiny (na piaskach, pod lasem, gdzie siedzieli najbiedniejsi, dwumorgowi gospodarze i wyrobnicy), kartofle na lekkich ziemiach przy kolei, a wszystko to — wspólne, klikowskie!

Kiedyś do Klikowa przyjedzie Józef Smolak — może z tej państwowej fabryki samochodów i traktorów, o której ciągle opowiada, że się ją zbuduje w wyzwolonej Polsce na wzór nowoczesnych fabryk radzieckich? Stamtąd i Klików będzie otrzymywał nowe polskie traktory! Będą wtedy wspominali odbyte loty i wyprawy. Józek zapyta...

— Czas? — pyta Józef Smolak. — Czas podaj!

Tatara spogląda na ostatni zapis w notatniku, porównuje go z zegarkiem.

— Trzydzieści osiem minut — mówi głośno. — Gdzie jesteśmy?

— Nad Jeziorem Lubieszewskim.

Jednocześnie samolot kładzie się w lewy skręt i zza jego ogona wyłania się w dole ciemna tafla jeziora.

Kurs 180°. Do celu — siedemdziesiąt siedem kilometrów. Dwadzieścia dwie minuty lotu.



Z tylnej wieżyczki samolotu wybiegają podwójne smugi... sięgają tamtych stanowisk. rys. J. Wojciechowski

Jest już jasno, prawie jak w dzień, za dwadzieścia dwie minuty pierwszy promień słońca dotknie ziemi i wszystkie przedmioty tam w dole rzucą na śnieg długie niebieskawe cienie. Jednym z tych cieni będzie cień mostu kolejowego na rzece Drawie pod Krzyżem. Ten most jednak niedługo będzie rzucał cień na śnieg zaróżowiony wschodem słońca: za dwadzieścia dwie minuty i kilka, może kilkanaście sekund — zostanie zbombardowany.

To jest w tej chwili sprawa najważniejsza dla pilota Józefa Smolaka, dla strzelca Tatary, dla Pierwszej Armii Polskiej! Od zburzenia tego mostu zależy przerwanie hitlerowskiego zaopatrzenia frontu. Zależy — być może — powodzenie natarcia na Piłę. Może nawet dalszy przebieg ofensywy, może losy kampanii?...

W wyobraźni załogi samolotu „Ił" nr 10 zburzenie mostu stanowi konieczny warunek zwycięstwa. Zwycięstwa nie tylko nad faszystowską przemocą, lecz także zwycięstwa „nowego" nad „dawnym".

Most jest wrogiem. Most zagraża powstaniu fabryki traktorów, w której chce pracować Smolak, i utworzeniu rolniczej spółdzielni produkcyjnej, którą zamierza zorganizować Tatara. Most jest wrogiem nowej szkoły w Klikowie, wrogiem robotników i chłopów, wrogiem nowej, ludowej Polski. Jest nie tylko po stronie hitlerowców, lecz także po stronie władzy możnych: bogaczy, fabrykantów, bankierów. Po stronie faszyzmu i ucisku. Dlatego muszą zburzyć ten most bombami, które podwieszono pod skrzydłami „Siteczka".

Jeszcze jedna szosa i druga, i znów jakieś jeziorko. Z folwarku pod Osieczną tryskają nagle iskierki i złote sznureczki pocisków z ciężkich karabinów maszynowych wydłużają się w powietrzu za ogonem samolotu.

— Za mała poprawka — śmieje się Tatara. — Czekajcie, dam wam szpryca.

Tylce jego zdwojonych karabinów gładko prześlizgują się w prawo, lufy spoglądają w dół, ku ziemi. W kręgu celownika widać skulone sylwetki u podstaw przeciwlotniczej broni maszynowej.

Seria!

Teraz z tylnej wieżyczki samolotu wybiegają podwójne smugi, krzyżują się ze ściegiem złotych iskier, sięgają tamtych stanowisk.

— A co? — pyta Smolak.

Tatara nie odpowiada. Prowadzi ogień swoich „piesków" — jak je nazywa — po hitlerowskiej obronie przeciwlotniczej. Gdy ta milknie, dostaje się jeszcze szybom w oknach piętrowego budynku, skąd wybiegają żołnierze, aby natychmiast schronić się z powrotem w sieni.

— No, dosyć! — woła pilot. — Bo wszystką amunicję wypaskudzisz.

Tatara zwalnia chwyt dłoni. Nikt już nie strzela z Osiecznej, a zresztą odległość rośnie — są za daleko. Na prawo wije się ciemna wstążka rzeki. To Drawa. Na lewo zaś... Na lewo zza horyzontu już ukazuje się słońce!

(cdn).

PIĘĆ LAT, KTÓRE PRZYNIOSŁY SZTANDAR PRZECHODNI O LUDZIACH I PRACY KOŁA NR. 3 W POZNANIU

Najbardziej aktywnym kołem LL w Poznaniu jest koło Nr. 3 przy Zasadniczej Szkole Zawodowej. Praca tej jednostki znalazła w lutym zaszczytne uznanie ZOLL-u, który przyznał młodym entuzjastom lotnictwa sztandar przechodni.

Jakie były formy pracy koła, które doprowadziły je do tego sukcesu? Koło Nr. 3 powołano z inicjatywy prof. Bogdana Górskiego w 1947 r. W chwili obecnej ilość członków wynosi 358.

Wśród różnorodnych form propagandy lotnictwa w ciągu z górą 5 lat zwróćmy uwagę na następujące:

Raz w miesiącu urządzano audycje słowno-muzyczne przez studio radiowęzła szkolnego. Ogółem takich audycji nadano 46, oprócz tego — 58 pogadanek i jedną audycję w programie ogólnopolskim. Przygotowaniem audycji zajmował się ośmioosobowy zespół członków LL.

Na terenie szkoły stale wywieszano aktualne gablotki i gazetki ścienne. Wydano razem 70 gazetek o tematyce związanej z różnymi świętami, przyjmowaniem na szkolenie, KWWL-em, wycieczkami na lotnisko itp.

Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych było do chwili obecnej 5 — jeden na każdy rok szkolny.

Często urządzano wystawy lotnicze i modelarskie. Zorganizowano 10 wycieczek na lotnisko, propagowano czasopisma lotnicze poprzez pogadanki.

Na uwagę zasługuje wysiłek modelarzy, którzy wykonali 78 modeli, w tej liczbie szkolne, przejściowe i wyczynowe. A oto wyniki szkolenia w modelarni: kurs I stopnia ukończyło 83 chłopców, II stopnia — 47, III — 23. Pięciu modelarzy — to aktywiści Oddziału Miejskiego i Powiatowego LL.

Na zawodach w 1950 r. modelarnia zdobyła zespołowo 12 miejsce, w 1951 r. — 10 miejsce, w 1952 r. — 6 miejsce. Widać więc stały postęp i osiąganie coraz lepszych wyników. W chwili obecnej modelarnia liczy 43 członków.

Koło posiada także zespół świetlicowy, który przejawia ożywioną działalność.

Za swą aktywną i owocną pracę oraz krzewienie zamiłowania do lotnictwa koło otrzymało trzy dyplomy uznania, a mianowicie: dyplom ZOLL w Poznaniu, dyplom Zarządu Oddziału Miejskiego i Powiatowego LL w Poznaniu oraz dyplom Rady Pedagogicznej za wzorową pracę.

W ciągu 5 lat działalności koło musiało zwalczyć dość znaczne trudności, przede wszystkim natury organizacyjnej. Uczniowie Zasadniczej Szkoły Zawodowej — to przede wszystkim młodzież pozamiejscowa. Przebywają oni w szkole na zajęciach teoretycznych tylko 3 dni w tygodniu, wobec czego praca organizacyjna nie mogła rozwijać się w należyty sposób.

Trudności te usunięto przez wybór delegatów w każdej klasie, którzy biorąc udział w zebraniach zarządu, informują swych kolegów o pracach koła.

Bolączką w dalszym ciągu aktualną, jest brak lokalu dla modelarni, która obecnie mieści się w ciemnej piwnicy. Modelarze pracują na trzy zmiany, gdyż mały pokoik nie może pomieścić wszystkich chętnych. (583).

Leonard Kaczmarek
Poznań

NAJLEPSZY ODDZIAŁ LL W LUBELSKIM NIE MA WŁASNEGO LOKALU

Chciałabym w kilku słowach opowiedzieć Czytelnikom SiM-u o pracy Oddziału Powiatowego LL w Puławach. Rozpocznę od osiągnięć na polu popularyzacji lotnictwa na terenie naszego powiatu. Pod tym względem Oddział nasz wysunął się na pierwsze miejsce w skali wojewódzkiej, czego dowodem jest zdobycie proporca przechodniego przeznaczonego dla najlepszego Oddziału Ligi Lotniczej Okręgu Lubelskiego.

W powiecie naszym istnieje 36 kół Ligi Lotniczej, spośród których w dziesięciu prowadzone są Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Ponadto w powiecie powstały niedawno dwie modelarnie lotnicze. Młodzież z całym zapałem przystąpiła do szkolenia modelarskiego i trzeba dodać, że z każdym dniem liczba nowych członków LL wzrasta.

O dużym zainteresowaniu młodzieży zagadnieniami lotnictwa świadczy między innymi fakt zakwalifikowania kilkudziesięciu kandydatów na szkolenie lotnicze, z których część rozpoczęła już naukę na kursach teoretycznych.

Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Puławach napotyka również na pewne trudności w swej pracy. Największą z nich i najbardziej dotkliwą jest brak własnego lokalu. Podanie o przydział lokalu leży w Prezydium Miejskiej Rady Narodowej już od 10 czerwca 1951 roku i do chwili obecnej, mimo interwencji Zarządu, nie otrzymaliśmy ani lokalu ani żadnej odpowiedzi.

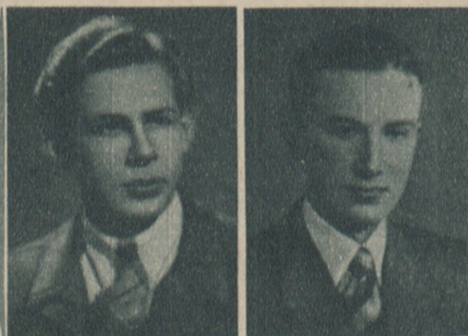
Mamy nadzieję, że Prezydium MRN w Puławach, widząc dobrą pracę naszego Oddziału, spowoduje niebawem przydział lokalu, stwarzając tym samym warunki do jeszcze lepszej i wydajniejszej pracy dla naszego lotnictwa. (360).

Franciszek Walasik
Puławy

WIĘCEJ I LEPIEJ! — HASŁEM MŁODZIEŻY LOTNICZEJ STAROGARDU

Po objęciu przez ZMP szefostwa nad lotnictwem młodzieży Starogardu rozpoczęła akcję popularyzacji lotnictwa w mieście i na wsi.

Trzeba stwierdzić, że z dużą pomocą przyszedł nam Zarząd Powiatowy ZMP w Starogardzie, a przede wszystkim jego przewodniczący kol. Zygmunt Oller.



Roman Hodyniak — lat 19, syn robotnika, jest zastępcą przewodniczącego koła LL.

Prof. Bogdan Górski, — syn rzemieślnika, wzorowy opiekun i organizator Koła nr 3

Jan Schiller — lat 15, syn robotnika, jeden z najlepszych modelarzy, a zarazem przodownik pracy w warsztatach szkolnych.

W czerwcu ub. nie było jeszcze ani jednego koła LL. Obecnie posiadamy skompletowany Zarząd Powiatowy, pracujący bez etatu oraz 32 koła w mieście i powiecie.

Zorganizowano jeden kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych oraz Teoretyczny Kurs Spadochronowy. Nowopowstały zarząd postarał się o lokal, w którym członkowie Zarządu Powiatowego LL pełnią codziennie dyżur od 16.30 do 19.30. Cały zarząd zbiera się raz na tydzień w sobotę, przeprowadzając tygodniową analizę pracy oraz ustalając wytyczne do dalszej pracy. Oprócz tego przeprowadza się co miesiąc odprawę zarządów kół. Do dnia dzisiejszego przeprowadzono 600 pogadanek, zamieszczono kilkadziesiąt artykułów w lokalnym dzienniku oraz w SiM-ie, wygłoszono kilka pogadanek w miejscowym radiowęźle. Równocześnie został zorganizowany klub korespondentów, który pełni również funkcję agitacyjną i propagandową.

Zarząd Okręgu Wojewódzkiego LL w Gdańsku pomaga nam, ale nie może zrozumieć, że ZP LL pracuje bez etatu. Pomoc otrzymujemy dużą, ale jest ona zbyt mało konkretna. Następnie praca ZP LL nie może rozwijać się należycie, ponieważ posiadamy za mały konktakt z zarządami kół. Przyczyną tego są trudności komunikacyjne.

Na zakończenie trzeba wymienić tak oddanych bez reszty aktywistów LL, jak kol. Marka Januszewskiego, Mariana Renka, Zbigniewa Semmerlinga, Witolda Abramczuka oraz Bogdana Brzostowskiego. Wszyscy oni włożyli ogromny wkład w pracę LL. (340)

Krystyna Gussmann
Starogard Gdański

☆ REBUS ☆

Przypuszczamy, że powyższy rebusik nie sprawi nikomu specjalnych trudności w rozwiązaniu. Nagrody — nie przewidujemy, przeznaczając ją na rebusy trudniejsze.

Nadesłał: A. Wildburg, Szczecin.

DLACZEGO UTRUDNIA SIĘ PRACĘ KOŁU LL PRZY KZPML?

W listopadzie ubiegłego roku założyliśmy u nas, tj. w Kijewskich Zakładach Przemysłu Maszynowego Leśnictwa — koło Ligi Lotniczej. Początkowo członkowie mieli szczere chęci i dość duży zapał, stopniowo jednak praca poczęła upadać.

W roku bieżącym chcieliśmy ponownie uaktywnić działalność naszego koła. W tym celu odbyło się wspólnie z ZMP zebranie, na którym zarząd naszego koła uchwalił plan pracy na najbliższy miesiąc. Głównym naszym zadaniem było zwerbowanie członków. Aby dopiąć tego celu postanowiliśmy urządzić odczyt, a następnie zorganizować pokaz filmu o tematyce lotniczej.

Ponieważ koło istnieje zaledwie trzy miesiące i nie posiada żadnych funduszów, zwróciliśmy się w tej sprawie do kierownictwa naszego zakładu, gdzie jednak spotkały nas drwinki oraz docinki w rodzaju: „Kupcie sobie skrzydełka, to będziecie latać". Jeden z pracowników wybuchł gwałtownym śmiechem mówiąc, że lepszego kina nie potrzeba.

Zaznaczam, że zakład nasz mieści się o trzy kilometry od najbliższego kina, o 11 km od Szczecina, nie mając z nim żadnego połączenia.

Młodzież naszego zakładu mieszka w hotelu robotniczym i nie korzysta z rozrywek kulturalnych. Organizacji młodzieżowej z pomocą przychodzi jedynie Podstawowa Organizacja Partyjna. A przecież zakład posiada pieniądze na cele kulturalne. Mimo tego w ub.r. mówiło się, że fundusze są wyczerpane, chociaż żadne imprezy nie odbyły się. Podobnie w tym roku też nie ma pieniędzy, a przecież to dopiero początek. (575)

H. Zbyszewska

Wydaje nam się, że zachowanie przedstawicieli dyrekcji nie było na miejscu. Sprawy kulturalne, podobnie jak całokształt spraw bytowych pracowników, powinny być przedmiotem stałej troski kierownictwa. Co prawda zakład nie jest obowiązany wykładać fundusze na cele LL, jednak przy dobrej woli i życzliwym stosunku do organizacji, zamierzenia naszej korespondentki można było załatwić pomyślnie, bez niepotrzebnych zadraźnień.

(red.)

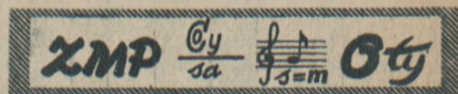
MŁODZIEŻ WSK RZESZÓW BĘDZIE LATAĆ

13 lutego 1953 roku sześcioosobowa ekipa pilotów Aeroklubu Rzeszowskiego udała się do hotelu robotniczego WSK Rzeszów. Piloci przeprowadzili rozmowy z robotnikami na temat szkolenia lotniczego. Stwierdzono duży zapał do lotnictwa, o czym może świadczyć fakt wpłynięcia 50 podań, przy czym wielu robotników złoży jeszcze swoje zgłoszenia w najbliższych dniach.

Na terenie osiedla WSK zorganizowany zostanie Teoretyczny Kurs Szybowcowy, na którym będą wykładać piloci ALL Rzeszów.

Zorganizowanie TKS na miejscu będzie dużym udogodnieniem dla pracujących. Wśród kandydatów jest dużo takich, którzy nie ukończyli 16 lat. Dla tych zorganizowano modelarnię, w której pracować będą przez rok, a w przyszłym sezonie zostaną przyjęci na szkolenie lotnicze. (522)

Marian Złamaniec
Rzeszów





Kol. **Donek Krupski** — Warszawa (410). Ponieważ kursu silnikowego w CWL nie ukończyliście, musicie szkolenie rozpocząć od nowa. W tym roku jest już za późno, gdyż przyjęcia na szkolenie zostały zakończone.

Kol. **Józefa Zora** — Piława Dolna (423). Przyjęcia na szkolenie lotnicze rozpoczęły się 15 października ub r. Nic więc dziwnego, że do stycznia, kiedy złożyliście podanie na kurs pomocników mechaników, napłynęło tyle zgłoszeń, że dla wielu nie starczyło miejsc. Chyba zgodzicie się z tym, że pierwszeństwo mieli ci, którzy wcześniej złożyli podania.

Kol. **Halina Zbyszewska** — Szczecin (575). W sprawie kursu radiotelegrafistów zwróćcie się do Ligi Przyjaciół Żołnierza.

Kol. **Ryszard Adamek** — Czeladź - Piaski (450). Cieszy nas, że książka którą otrzymaliście sprawiła Wam tyle radości. Napiszcie coś o swojej pracy modelarskiej i o działalności Ligi Lotniczej na Waszym terenie. Za pozdrowienia dziękujemy.

Kol. **Antoni Bednarko** — Trzebiatów (391). Po ukończeniu szkoły radzimy starać się o przyjęcie do OSWL.

Kol. Stanisław Śpitalniak — Koźminiec (314). W Waszej sprawie porozumcie się osobiście z WKR w Krotoszynie.

Kol. **Ginter Zylla** — Dylak (378). Zapewne zorientowaliście się już z ogłoszonych w nr 8 SiM-u wyników konkursu noworocznego, że nie mieliście szczęścia wylosować żadnej nagrody. Nie powinniście się jednak zniechęcać. Być może, że w którymś z następnych konkursów szczęście Wam dopisze.

Kol. **Jan Wajda** — Bytom (421). Drobna wada wzroku nie przeszkodzi Wam w zostaniu inżynierem lotniczym.

Kol. **Irena Podbiał** — Oświęcim (427). Dziękujemy za miły list, a członkom koła LL przy Szkole Podstawowej w Brzezince życzymy wielkich osiągnięć w ich lotniczej pracy.

Kol. **Eugeniusza Zambycha** z Olsztyna (456) zawiadamiamy, że poprzedniego listu nie otrzymaliśmy.

Kol. kol. **Ryszardowi Nałęczowi** z Piaseczna (175) i **Zbigniewowi Polaków** z Wałcza (190) podajemy adresy Zarządów Okręgów Ligi Lotniczej, gdzie powinni zwrócić się w sprawie zorganizowania koła LL i modelarni. ZOLL Warszawa, ul. Wiejska 21; ZOLL Koszalin, ul. Zwycięstwa 139.

Kol. **Ludwik Bielak** — Warszawa (444). Katalogu książek lotniczych nie mamy. W nr. 12 „Skrzydlatej Polski" z ub.r. zamieściliśmy wykaz książek lotniczych, wydanych w roku 1952. Znajdziecie tam wiele ciekawych tytułów.

Kol. kol. **Jan Rączka** — Wejherowo (443), **Adam Wildburg** — Szczecin (476). W tym roku „Kalendarz lotniczy na rok 1953" nie ukazał się.

Kol. **Piotr Radliński** — Stargard (265). Roczników czechosłowackiego pisma modelarskiego „Letecky Modelar" nie mamy.

Kol. **Ryszard Kołodziejczyk** — Kłanino (400). W sprawie nabycia wymienionych przez Was książek zwróćcie się do Księgarni Wysyłkowej „Dom Książki" — Warszawa, ul. Sienkiewicza 14. Odpowiedź na następne pytanie znajdziecie w zamieszczonym obok ogłoszeniu.

Kol. **Jerzy Gryszokin** — Świdnin (460). Książek takich niestety nie ma.

Kol. **Józef Lis** — Huta Dąbrowa (426). Z nadesłanego rebusu nie skorzystamy. Przyślijcie coś bardziej pomysłowego.

Kol. **Zygmunt Szczodrowski** — Tczew, ul. Zamkowa Nr 9, woj. gdańskie — jest w posiadaniu kompletów SiM-u od r. 1946 do r. 1952 oraz egzemplarzy z br. i chce je sprzedać za łączną sumę zł. 170. Trzy spośród tych roczników są oprawione w płótno. Zainteresowanych kierujemy pod wyżej podany adres. (418).

Kol. **Stanisław Sambor** — Gidle (414). Obecnie odbywają się przyjęcia do Wojskowej Akademii Technicznej, która szkoli słuchaczy na inżynierów wojskowych i inżynierów magistrów wojskowych różnych specjalności. Ubiegający się o przyjęcie do WAT-u obowiązani są zdać egzamin konkursowy z następujących przedmiotów: ustny — z nauki o Polsce i świecie współczesnym i chemii oraz ustny i pisemny z matematyki, fizyki i języka polskiego. Wymagana jest znajomość tych przedmiotów z zakresu programu szkoły średniej. Kandydaci, którzy w tym roku uczęszczają do szkoły — składają dokumenty w postaci podania, osobiście wypełnionej ankiety personalnej, własnoręcznie napisanego życiorysu, metryki urodzenia, świadectwa dojrzałości, poświadczenia obywatelstwa i dwóch fotografii — w Szkolnych Komisjach Rekrutacyjnych, ci natomiast którzy naukę ukończyli wcześniej — w Powiatowych Komisjach Rekrutacyjnych lub bezpośrednio we właściwej ze względu na miejsce zamieszkania Wojskowej Komendzie Rejonowej. Radzimy Wam zatem rozpocząć jeszcze bardziej intensywną pracę nad przerobieniem programu XI klasy, po czym zdawać egzamin w Kuratorium, a po otrzymaniu świadectwa dojrzałości starać się o przyjęcie do WAT-u.

Powyższe informacje dotyczą również kol. **Wiesława Schidta z Poznania (409).**

PILOT MUSI SIĘ UCZYĆ

Chociaż przyjęcia na szkolenie lotnicze w roku bieżącym zostały już zakończone, to jednak listy z różnymi zapytaniami, dotyczącymi szkolenia napływają do redakcji w dalszym ciągu. Jedni piszą, że chcieliby jeszcze w tym roku uczęszczać na szkolenie, a w związku z tym proszą o wyjaśnienie gdzie i kiedy będą odbywały się kursy. Dla tych Kolegów odpowiedź jest prosta. W tym roku jest już za późno, po pierwsze dlatego, że przyjęcia na szkolenie zakończone zostały w dniu 28 lutego, i po drugie — szkolenie teoretyczne rozpoczęło się jeszcze w styczniu i w chwili obecnej dobiega już końca. Nie ma więc możliwości ukończenia kursu teoretycznego, co jest warunkiem dopuszczenia kandydata do szkolenia praktycznego.

Niektórzy Czytelnicy chcą rzucać szkoły, aby tylko dostać się na szkolenie lotnicze; inni są jeszcze za młodzi, a mimo to chcieliby już rozpocząć szkolenie. Co gorsze, ci właśnie najmłodsi uważają, że skoro w warunkach przyjęć na szkolenie powiedziane jest, że kandydat musi mieć ukończone 7 klas szkoły podstawowej, to nie muszą się uczyć dalej. Najzupełniej mylne mniemanie. Warunek ten postanowiono licząc na to, że kandydaci, oprócz szkolenia lotniczego, będą uzupełniali swoje wykształcenie ogólne czy zawodowe. W błędzie są ci, którzy uważają, że wykształcenie podstawowe jest dla pilota wystarczające. Pilot musi być człowiekiem wykształconym, bowiem praca jego nie jest łatwa i bardzo odpowiedzialna i wymaga należytego przygotowania zarówno ogólnego jak i pilotażowego. Popatrzcie na naszych czołowych szybowcowych pilotów wyczynowych. Są wśród nich młodzi inżynierowie, technicy, studenci lub wykwalifikowani robotnicy. Z pewnością niejeden z nich stawiając swe pierwsze kroki w lotnictwie nie miał większego wykształcenia niż podstawowe. Jednakże usilnie pracując nad sobą i nieustannie ucząc się doszli do tak poważnych sukcesów w naszym szybownictwie. A zatem myśl o porzuceniu nauki nie może mieć więcej miejsca. Pamiętajcie, że samo zamiłowanie do lotnictwa nie decyduje o zostaniu pilotem. Jedynie wytężona nauka i praca w połączeniu z zamiłowaniem sprawi, że staniecie się dobrymi pilotami naszej Ludowej Ojczyzny.

Powyższe stanowi odpowiedź na listy kol. kol. **Ignacego Cygana** z Sierpawy (496), **Henryka Mroczkowskiego** i **Juliana Gajdowskiego** z Rogozińca (726), **Stanisława Polaka** z Grzechyni (657), **Zygmunta Szeluża** z Lesza (662), **Mariana Koczura** z Oświęcimia (694), **Zdzisława Danielewicza** z Ostrówka (722), **Kazimierza Ostrowskiego** z Głazu (487), **Sławomira Stefańskiego** z Chrząszczewa (521), **Mariana Gawłowskiego** z Rudy Śląskiej (668), **Jana Szyda** z Dzierżoniowa (674), **Mirosława Kałuży** z Kietrza Śląskiego (649), **Władysława Szałasa** z Nowego Miasta (587), **Eugeniusza Świątka** z Bobrowników Śląskich (483), **Edwarda Sawy** z Nowego Sącza (507).

Odpowiedzi krótkie

Kol. **Janusz Jasiński** — Świętojano (529). Teoretyczne kursy szybowcowe w bieżącym roku prowadzone były systemem dochodzącym.

Kol. **Roman Kowalczyk** — Sierbowice (656). Skoro komisję kwalifikacyjną przeszliście pomyślnie, ZOLL na pewno zawiadomi Was o terminie rozpoczęcia kursu pomocników mechaników lotniczych. Czekajcie więc cierpliwie.

Kol. kol. **Mieczysław Musiał** — Zabrze (480), **Jerzy Gaertner** — Oborniki Wlkp. (482), **Adam Przepióra** — Rzeszów (516). W sprawie Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych zasięgnijcie informacji we właściwej (ze względu na miejsce zamieszkania) Wojskowej Komendzie Rejonowej.

Kol. **Karol Steinke** — Gdynia - Orłowo (495). Radzimy ukończyć szkołę ogólnokształcącą.

Kol. **Mirosław Kałuża** — Kietrz Śląski. Materiały modelarskie możecie otrzymać jedynie za pośrednictwem modelarni LL. Radzimy więc zapisać się do jednej z nich. Wymienione książki możecie zamówić w Księgarni Wysyłkowej „Domu Książki" — Warszawa, ul. Sienkiewicza 14.

Kol. **Jan Skórka** — Żychcice (661). Czasopismo „Kridla Vlasti" możecie otrzymać za pośrednictwem Klubu Międzynarodowej Książki i Prasy.

UWAGA kol. kol. **Tadeusz Konkolski** — Cieszyn (660), **Bronisław Pawlicki** — Mielec (725), **A. Maciejewski** — Zakopane (615), **Mirosław Brylewski** — Ostrowiec Świętokrzyski (659), **Kazimierz Ball** — Kraków (650), **B. Kopiec** — Kartuzy (658), **Józef Smykla** — Hnupy (541). **Egzemplarze SiM-u z lat ubiegłych, do roku 1950 włącznie są już całkowicie wyczerpane. Jedynie komplet SiM-u z r. 1951 oraz egzemplarze z r. 1952 od nr. 1 do 9 (włącznie) można nabyć w Sekcji Propagandy Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — Warszawa, ul. Ogrodowa 65, po uprzednim wpłaceniu należności przekazem pocztowym na powyższy adres. Dalsze numery SiM-u z r. 1952, to jest od n-ru 10-tego oraz egzemplarze z roku bieżącego są do nabycia w Dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Można je otrzymać po dokonaniu wpłaty na konto PKO-I-8523/110. Na odwrocie przekazu należy wypisać zamówione numery.**

Powyższe dotyczy również kol. kol. **Andrzeja Jakimiaka** — Kołobrzeg, **Stefana Komowicza** — Zagańsk, **Jerzego Urbanka** — Czekanów, **Jerzego Calińskiego** — Leszno, których przepraszamy za mylną informację w nr. 11 SiM-u. (js)

co, gdzie, kiedy?

Koło Ligi Lotniczej przy Technikum Budowlanym w Poznaniu zajęło pierwsze miejsce w konkursie gazetek ściennych na szczeblu wojewódzkim.

Powstałe od niedawna koło Ligi Lotniczej ma na celu zapoznanie swoich członków z lotnictwem polskim. Dwa razy w miesiącu wychodzi gazetka ścienna, która obrazuje życie naszego koła. Z wielką radością przyjęliśmy wiadomość o zajęciu przez naszą gazetkę konkursową czołowego miejsca w eliminacjach Okręgu Poznańskiego i czekamy z niecierpliwością na dalsze wyniki.

Praca w naszym kole idzie dobrze. Wszyscy członkowie z chęcią i zapałem wykonują swoje obowiązki. Należytą działalność koła trzeba zawdzięczać dobremu zarządowi z przewodniczącym kol. Andrzejem Cielewiczem na czele, który potrafił całą naszą młodzież pobudzić do czynu. Obecnie koło nasze przeprowadza Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych.

Emilia Cieślelska
Poznań

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotycząc prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Kierownik graficzny JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8,40; półrocznie — zł 16,18; rocznie — zł 33,60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Format papieru 84 cm, rotograwiura, klasa VII, 65 gram, maszynopis otrzymano dnia 23. III. 1953 r. wykonano 3. IV. 1953 r.
Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 1535/C. 4-B-14610

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE



„LEPIEJ LEŻEĆ W SZPITALU, NIŻ LATAĆ NA ZADANIA BOJOWE...“

Reakcyjna prasa amerykańska od paru miesięcy zaniepokojona jest gwałtownie rosnącą ilością wypadków lotniczych na zapleczu frontu koreańskiego. Nie ma dosłownie dnia, aby nie rozbił się na lotnisku jakiś myśliwiec czy bombowiec, aby nie spadł w przybrzeżne wody transportowiec. W styczniu br., jak doniosło szwajcarskie czasopismo „Flugwehr- und Technik“, ilość wypadków równa była już... ilości zestrzałów w czasie walk.

Agencja Reutera cytuje wypowiedź jednego z wyższych oficerów lotnictwa amerykańskiego, który twierdzi, że przyczyn wzrostu liczby wypadków szukać należy głębiej, aniżeli w słabym wyszkoleniu (dodajmy: i w ogóle w chuligańskim lataniu amerykańskich pilotów, dla których awanturnictwo w powietrzu jest niemal problerzem wartości pilota). Zdaniem jego — nie jest przypadkiem fakt, że z reguły piloci wychodzą z wypadków z niewielkimi obrażeniami, a jeżeli nawet nie odniosą obrażeń, odmawiają dalszych lotów bojowych, twierdząc, że „doznali wstrząsu“. Często natomiast zdarzają się takie wypadki, jak np. zatonięcie u wybrzeży koreańskich samolotu transportowego C-99, który wiózł kilkunastu oficerów sztabowych, przy czym obaj członkowie załogi uratowali się. Wymieniony oficer twierdzi, iż niektórzy amerykańscy lotnicy są zdania, że „lepiej leżeć w szpitalu, niż latać na zadanie bojowe“.

Z tą oceną zgodzić się można bez zastrzeżeń. Dodać tylko trzeba, że coraz więcej jest lotników, którzy stanowczo odmawiają lotów, nie uciekając się do uprzedniego rozbijania maszyn. (wig)

PO CO PODRÓŻUJE OTTO SKORZENY?

Bulwarami śródmieścia Paryża spacerował pewnego zimowego dnia tęgi, barczysty mężczyzna w eleganckim palcie. Był to ni mniej ni więcej tylko Otto Skorzeny, dawny dowódca hitlerowskiej brygady spadochronowej do zadań specjalnych. Kiedy w 1943 roku Włochy skapitulowały wobec aliantów, to właśnie Skorzeny w wyprawie spadochronowej wykradł aresztowanego Mussoliniego.

I czegoż ten zbrodniarz wojenny szuka w Paryżu? Zapewne dopomaga w tworzeniu tzw. armii europejskiej oraz udziela fachowych wskazówek nowym kandydatom na wodzów. Posypały się więc w gazetach protesty francuskich mas pracujących. Ale władze odniosły się do odkrycia z podziwu godną obojętnością. Przecież instrukcje amerykańskie wyraźnie mówią: nie prześladować zbrodniarzy hitlerowskich, bo mogą się przydać. Więc Skorzeny zachęcony takim przyjęciem zdążył po kilkakrotnych wizytach w stolicy Francji zarobić nieźle, umieszczając w reakcyjnym dzienniku „Figaro“ swoje pamiętniki.

Odtąd Skorzeny zasmakował w podróży. Na południe od Francji leży jak wiadomo Hiszpania, bliska otłuszczonemu sercu każdego hitlerowca, gdyż panuje w niej faszystowski kat generał Franco. Swój zawsze do swego trafi! Przeto nic dziwnego, że Skorzeny zjawił się z wypchaną teczką na lotnisku w Madrycie.

Program przewidywał spotkanie z czołowym hitlerowskim konstruktorem i fabrykantem samolotów — Willi Messerschmittem. Odbudowa Luftwaffe miała przecież według planów „atlantyckich“ — ruszyć pełną parą. Nastręczała się więc okazja do omówiewienia nowych perspektyw, do rozgraniczenia wpływów i... zysków.

Z innych podróży wiadomo, że Skorzeny wylądował też w Kairze, w celu konferencji z generałem Naguibem. Widocznie krwawi dyktatorzy żywią pewne obawy co do swego „cennego“ żywota, skoro przyjmują z honorami tego, który znany jest jako zbawca Mussoliniego. A historia lubi się czasem powtarzać!

Skorzeny „pracuje“ nie tylko w krajach satelickich Ameryki. Usiłuje on również działać w życiu politycznym Niemiec Zachodnich. Niedawno ujawniono jego związek z odkrytym w połowie stycznia spiskiem hitlerowskim w brytyjskiej strefie okupacyjnej.

Aresztowanie spiskowców, których zresztą jawnie popierali Amerykanie — było jeszcze jednym dowodem wzrastających przeciwieństw w obozie imperialistycznym. Anglicy, zdenerwowani bezczelnością faszystów położyli rękę na konspiracji, co oczywiście nie poszło w smak Amerykanom.

Otóż Skorzeny, ufny w swoją nietykalność, publicznie przyznał się do wielkiej zażyłości z głównym organizatorem spisku — Wernerem Naumanem. Nazwał go przyjacielem i stwierdził, że ma dlań wiele szacunku.

Rzecz jasna, te ciepłe słowa mają dużą wagę polityczną. Wskazują one na to, że hitlerowcy czując potężnego opiekuna w amerykańskich imperialistach, łączą się i rozpoczynają jawną działalność, zmierzającą do nowej wojny odwetowej.

Temu też celowi służy owa dziwna ruchliwość Skorzenego i jemu podobnych.

Mówiono dawniej: „Kto smaruje ten jedzie“. Obecnie należałoby to powiedzenie odwrócić: „Kto jeździ temu smarują“ — smarują odrodzonym hitleryzmem. (jf)

WYSOKI OFICER RAF ZREZYGNOWAŁ ZE STANOWISKA



Czynione przez Amerykanów próby sklecenia w ramach tzw. armii europejskiej jednostek „lotnictwa europejskiego“ nie dały jeszcze żadnego skutku, oprócz zakończenia przygotowań do utworzenia Luftwaffe. Ostatnio głośnym echem w angielskiej prasie odbiło się manifestacyjne ustąpienie dotychczasowego szefa sztabu RAF*) marszałka Johna Slessora. Oświadczył on, że jest co prawda zwolennikiem tworzenia połączonych sił lotniczych, ale Wielka Brytania stanowczo za daleko poszła w kierunku podporządkowania się poleceniom amerykańskim i dlatego jego funkcja jako młodszego pomocnika amerykańskiego dowódcy jest dlań nie do przyjęcia.

Nie zapominajmy, że słowa te wypowiedział były szef sztabu lotnictwa brytyjskiego, a więc człowiek dobrze zorientowany w sytuacji, a ponadto człowiek bardzo daleki od postępu. Świadczy to wymownie, że amerykańska okupacja brzydnie już nawet ludziom takiego pokroju jak Slessor. A to bynajmniej nie przyczynia się do trwałości europejskiej „wspólnoty obronnej“. (w)

*) RAF — angielskie lotnictwo wojskowe.



PRZYGOTOWANIA DO ODBUDOWY LUFTWAFFE ZAKOŃCZONE

Tak zwany „urząd Blanka“, będący w gruncie rzeczy niczym innym, jak ministerstwem wojny Adenauera, opublikował ostatnio komunikat o zakończeniu przygotowań do utworzenia zachodnio-niemieckich wojsk lotniczych. Mają one składać się z 20 eskadr, w tym 10 eskadr bombowców.

Odrodzona Luftwaffe, która zostanie wcielona do montowanej z trudem przez amerykańskich imperialistów „armii europejskiej“, oparta jest jak najściślej na wzorach swej hitlerowskiej Luftwaffe-Heusse, a cały personel sztabowy i dowódczy składa się wyłącznie z byłych oficerów hitlerowskiego lotnictwa. Przy organizacji Luftwaffe — jak oświadczył przedstawiciel „urzędu Blanka“ — wzięte zostały pod uwagę... doświadczenia z walk w Korei, czemu zresztą nie należy się dziwić, jako że lotnictwo amerykańskie robi co może, aby dorównać piratom Goeringa.

Takie oto zachodnio-niemieckie wojska lotnicze, wyposażone w amerykańskie samoloty odrzutowe i kierowane przez wyszkolonych w USA oficerów będą stacjonować w Anglii, Francji, we Włoszech, czyli wszędzie tam, gdzie stacjonowały na zachodzie Europy przez okres rządów Hitlera.

Jednym słowem — pod tym względem nic się nie zmieniło. Hitler odszedł, uczniowie i naśladowcy — eisenhowery, ridgwaye i dullesy — pozostali. Zmieniły się zaś, i to w sposób zasadniczy, nastroje mas ludowych, które nie ograniczają się już do pragnień pokoju, a o pokój zdecydowanie i skutecznie walczą. (wig)

Autorem wiersza zamieszczonego na okładce jest Jerzy Jurandot (fragment z piosenki „Kto raz w życiu się niebem zachłysnął“ — zamieszczonej w książce „Lotnicze materiały świetlicowe“ Wyd. LL).

JAK WOŁODIA ŁAWRYNIENKOW ZOSTAŁ LOTNIKIEM

Tekst: JOANNA MALISZEWSKA — Rysunki: JANUSZ ROCKI

13

Niestety silny wiatr, jaki często spotyka się w listopadzie, zniósł Wołodię na terytorium zajęte przez hitlerowców. Wołodia dostał się do niewoli.

Pierwsze przesłuchanie odbyło się natychmiast. Kiedy jednak gestapowiec zorientował się, że Wołodia pomimo bicia nie chce powiedzieć ani słowa o rozlokowaniu radzieckich jednostek lotniczych, postanowił posłać go do sztabu dywizji.



14

Wołodia nie miał naturalnie zamiaru czekać na to z założonymi rękami. Wykradł się w nocy z prowizorycznego więzienia, ogłuszył wartownika uderzeniem kolby jego własnego karabinu i przekradł się ku swoim.

W jednostce macierzystej nie chciano wierzyć, że Wołodia żyje. Wysłano nawet zawiadomienie o jego śmierci!



15

Ale Wołodia żył i od razu zaczął latać. Musiał teraz pomścić śmierć swoich towarzyszy i własne niepowodzenie. Wkrótce stał się postrachem hitlerowskich myśliwców. Nie latali oni już teraz nigdy w pojedynkę, tylko trójkami. Pomimo to Wołodia zestrzelił ich tylu, że pewnego dnia przyszła wiadomość o nadaniu mu tytułu Bohatera Związku Radzieckiego.

